NIEZWYKŁY CZYN

Kapitan pilot Jan Darnowski został niedawno mianowany do stopnia majora w uznaniu wykazanego przez niego wysokiego poziomu wyszkolenia bojowego i osobistej odwagi, czego efektem było uratowanie przed zniszczeniem samolotu bojowego. Mjra pil. J. Darnowskiego oraz współdziałającego z nim w pamiętnym dniu mjra pil. Aleksandra Zakrzewskiego przyjął wiceminister Obrony Narodowej, szef Sztabu Generalnego WP gen. dyw. Bolesław Chocha, który wręczył obu pilotom przyznane im upominki. Na zdjęciu: mjr pil. Jan Darnowski wraz z uratowanym przez siebie samolotem. Patrz artykuł na str. 7.

SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (939) ● 6. VII. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 5391 P–12

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

LOTNICTWO SPORTOWE NA LITWIE

ARKADIJA LWOWICZA KATKOWA, inspektora lotniczego Litewskiego Komitetu DOSAAF, spotykamy na warszawskim lotnisku Gocław. Wrócił właśnie z kolejnej, krótkiej wycieczki po naszej stolicy. Tym razem był w Łazienkach i w Muzeum Wojska Polskiego. Jest w Polsce, a więc i w Warszawie, po raz pierwszy. Zachwyca się tym, co zdołał zobaczyć.

— Warszawa to piękne, urocze, czyste, pełne wspaniałych zabytków, a także nowoczesnych budowli i rozwiązań architektonicznych miasto — mówi A. L. Katkow.

Arkadij Lwowicz jest lotnikiem. Piszącemu te słowa przedstawicielowi „Skrzydlatej" też nieobce jest lotnictwo. Nic więc dziwnego, że rozmowa wkrótce przechodzi na tematy lotnicze. Dodać trzeba, że A. L. Katkow przyleciał do Warszawy jako kierownik ekipy szybowników litewskich, którzy startowali w tegorocznych IV Warszawskich Zawodach Szybowcowych.

Jak doszło do przylotu litewskiej ekipy do Warszawy? — pytamy A. L. Katkowa.

— Początki obecnych przyjacielskich kontaktów i współpracy szybowników Warszawy i Litwy datują się od roku 1964. Głównym owocem tych kontaktów jest wzajemna wymiana pilotów i umożliwienie im startu w zawodach. W roku ubiegłym i bieżącym szybownicy Warszawy startowali w mistrzostwach Litwy. Natomiast nasi piloci, za pośrednictwem Aeroklubu Warszawskiego, zimą bieżącego roku byli w Jeleniej Górze (ze względu na zainteresowania lotami falowymi) oraz obecnie startują w IV Warszawskich Zawodach Szybowcowych.

— Jak Pan ocenia dotychczasową współpracę lotników Litwy i Warszawy oraz jakie Pan widzi perspektywy tej współpracy? Czy nie sądzi Pan, że współpraca ta mogłaby być rozciągnięta i na inne, poza szybownictwem, dyscypliny lotnicze?

— Cieszymy się z tej współpracy. Zawiera ona bowiem w sobie wiele wartości poznawczych, zacieśnia więzy przyjaźni, zwiększa umiejętności i doświadczenie lotnicze pilotów. Pragniemy rozwijać tę współpracę.

Chcielibyśmy, aby w ślad za szybownikami mogli do Polski przyjeżdżać również przedstawiciele pozostałych dyscyplin lotniczych. Mamy na przykład na Litwie dobrych samolotowych pilotów akrobacyjnych. Właśnie w sprawie ich ewentualnego przylotu do Polski na zawody i rewizyty polskich akrobatów na Litwie rozmawiałem z przedstawicielami ZG APRL. Jeśli wszystko ułoży się po myśli tych rozmów, to jeszcze w tym roku dwaj nasi akrobaci rywalizować będą (na Zlinach-326) pod polskim niebem z waszymi pilotami. Natomiast w roku przyszłym podejmowalibyśmy waszych reprezentantów na Litwie.

— Radzieckie lotnictwo sportowe znane jest szeroko na świecie ze swych wspaniałych osiągnięć, i to zarówno jeśli idzie o wysoki wyczyn, jak umasowienie tego sportu. Ciekawi jesteśmy, jaka część z tych sukcesów przypada na lotników Litwy? Chcielibyśmy także prosić o zapoznanie naszych Czytelników ze strukturą lotnictwa oraz możliwościami i osiągnięciami lotników sportowych Litewskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej?

Arkadij L. Katkow, inspektor lotniczy Litewskiego Komitetu DOSAAF. Foto: H. Kucharski

— Na Litwie, tak jak w całym Związku Radzieckim, lotnictwo jest szeroko otwarte dla wszystkich młodych, zdrowych i zdolnych ludzi. W praktyce kandydaci do lotnictwa sportowego rekrutują się w znacznej części spośród modelarzy lotniczych. Sieć modelarni jest bowiem szeroko rozwinięta. Każdy klub lotniczy we własnej modelarni szkoli znaczną grupę modelarzy wyczynowych. Natomiast szkoleniem podstawowym zajmują się liczne modelarnie istniejące przy szkołach. Jeśli chodzi o poziom modelarstwa lotniczego na Litwie, to określić można go jako średni w ZSRR.

Szybownicy litewscy skupieni są w dwóch dużych aeroklubach, w Wilnie i Kownie oraz w 10 mniejszych klubach szybowcowych. Wielosekcyjne aerokluby w Wilnie i Kownie mają orientacyjnie po około 25 szybowców (głównie „Blaniki", A-15, A-11 i „Primorce"), po 5 samolotów akrobacyjnych (Zlin-326 i Jak-18A) oraz po 8 samolotów holujacych (Jak-12). W aeroklubach tych oprócz sekcji szybowcowej i samolotowej (akrobacyjnej) istnieją także sekcje spadochronowe. Dodać warto, że skoczkowie litewscy skacza głównie ze spadochronami UT-2 i D-1-8.

Kluby szybowcowe, istniejące przy wiekszych zakładach pracy i instytucjach skupiają po około 50 pilotów, którzy mają do dyspozycji szybowce typu „Blanik", A-11 i „Primoriec".

W aeroklubach w Wilnie i Kownie wylatuje się rocznie po ok. 4 000 godzin i wykonuje po ok. 4 000 skoków spadochronowych. Kluby szybowcowe wylatują natomiast po ok. 1 000—1 300 godz. rocznie.

Szkolenie pilota czy skoczka trwa kilka lat. Zimą organizowane jest przygotowanie teoretyczne, natomiast latem odbywa się praktyczne szkolenie w powietrzu. W trzecim roku zimowe szkolenie teoretyczne przybiera formy samokształcenia i konsultacji.

Lata i skacze ucząca się lub pracująca młodzież (ok. 80 procent), reszta to piloci i skoczkowie starsi wiekiem, posiadający jednak duże doświadczenie lotnicze.

Piloci litewscy zajmują wysoką pozycję wśród pilotów Związku Radzieckiego. Dla przykładu mogę podać, że szybownicy naszej republiki w mistrzostwach ZSRR w 1968 r. zdobyli drużynowo drugie i trzecie miejsce, a indywidualnie Stanisława Sudeikite wywalczyła tytuł mistrzowski wśród kobiet. Oprócz niej do czołowych szybowników Związku Radzieckiego zaliczają się Litwini: Żukas, Szlumba, Bierżinskas i Garmutie. Wysoko notowani są również litewscy akrobaci samolotowi, z których Kawalauskas i Winickas znajdują się w reprezentacyjnej kadrze ZSRR.

— Czy zechciałby Pan pokusić się o odpowiedź na pytanie: Co wie przeciętny litewski pilot sportowy o lotnictwie polskim?

— Wydaje mi się, że sporo. Przede wszystkim powszechna jest opinia o bardzo wysokich umiejętnościach polskich szybowników. Są oni dla nas wzorem w zakresie techniki i taktyki latania zawodniczego. Chcielibyśmy się od nich uczyć tych umiejętności. Kontakty z szybownikami Warszawy są m. in. jedną z prób zapoznania się z „polską szkołą" bezsilnikowego latania.

Wysoko cenimy polskie szybowce wysokowyczynowe, szczególnie „Fokę". Dowodem takiej oceny nie tylko przez pilotów Litwy ale i przez szybowników całego naszego kraju, jest przewidywany zakup znacznej ilości tych szybowców dla naszych aeroklubów.

Mamy nadzieję, że kilka „Fok" znajdzie się więc również i w naszych, litewskich klubach. Dobra opinia panuje, a raczej panowała, o takich polskich szybowcach, eksploatowanych do niedawna na Litwie, jak „Mucha-100", „Jaskółka" i „Bocian". Obecnie jednak ze względu na powszechne w ZSRR eksploatowanie szybowców metalowych, wspomniane polskie szybowce konstrukcji drewnianej nie są na Litwie eksploatowane.

Coraz głośniejsza jest u nas doskonała opinia o polskim samolocie „Wilga", o której wysokich walorach miałem okazję osobiście przekonać się dopiero w Warszawie.

Chciałbym tu dodać, że wiele z tych opinii kształtuje... „Skrzydlata Polska", która jest czytana przez wielu lotników Litewskiej SRR.

— Wiemy, że jest Pan pilotem. Może zechciałby Pan na zakończenie naszej rozmowy przedstawić się nieco bliżej naszym Czytelnikom?

— Szkolenie lotnicze rozpocząłem, jako 18-letni chłopak, jeszcze w 1941 roku, a więc w czasie wojny. Pełne szkolenie pilota wojskowego ukończyłem w 1945 r. na samolotach myśliwskich „Jak-9". W wojnie jednak już nie brałem udziału. Jako pilot wojskowy I klasy służyłem w wojsku do 1960 r., kiedy to przeszedłem, w stopniu majora, do rezerwy. Od tej chwili pracuję w Litewskim Komitecie DOSAAF w Wilnie, gdzie od 5 lat jestem inspektorem lotniczym. Obecnie latam na wszystkich eksploatowanych w naszym lotnictwie sportowym samolotach i szybowcach. Ogółem jako pilot spędziłem w powietrzu 5 000 godzin.

Rozmawiał:
HENRYK KUCHARSKI

Gabriela Janusz Kapuściński

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **DOWÓDCA** Wojska Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski** i zastępca dowódcy WL d/s politycznych gen. bryg. **Marian Zieliński** spotkali się w dowództwie Wojsk Lotniczych w Poznaniu z władzami okręgowymi ZBoWiD i członkami Poznańskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, byłymi lotnikami z czasów Powstania Wielkopolskiego i II wojny światowej. Generał **Raczkowski** udekorował zasłużonych lotników Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski i Brązowymi Medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Odznaczeni zostali: **Walenty Biskup, Franciszek Dutkiewicz, Franciszek Gaca, Władysław Popilewski** i **Roman Napieralski.** Odznaczonym serdecznie gratulujemy!

✶

● **HUFIEC ZHP** w Jarocinie otrzymał imię Ludowego Lotnictwa Polskiego, a Szkoła Podstawowa Nr 5 w Jarocinie imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". W uroczystościach wziął udział dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski,** z rąk którego hufiec jarociński otrzymał sztandar ufundowany przez społeczeństwo powiatu. Dowództwo Wojsk Lotniczych już od wielu lat współpracują z drużynami hufca ZHP w Jarocinie.

✶

● **JEDNOSTKA** Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, która obchodziła jubileusz 10-lecia, otrzymała imię Wojciecha Kętrzyńskiego — wielkiego Polaka, syna ziemi Warmii i Mazur. W uroczystości nadania imienia wzięli udział: dowódca WOPK gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski,** I zastępca szefa CZPWP gen. dyw. **Jan Czapla** i zastępca szefa Sztabu Generalnego gen. bryg. **Wojciech Barański.**

✶

● **W WARSZAWIE** obradował w czerwcu br. IV Kongres Międzynarodowej Federacji Automatyki IFAC z udziałem 1 500 naukowców, konstruktorów i przedstawicieli przemysłu z 33 krajów. Obrady toczyły się pod protektoratem Prezesa Rady Ministrów — **Józefa Cyrankiewicza.** Polscy specjaliści byli bardzo aktywni w dyskusji kongresowej, w toku której dyskutowano m.in. problemy automatyzacji wielkich procesów przemysłowych, stosowania wielkich maszyn matematycznych i automatyki w Kosmosie. Z uznaniem podkreślono sprawną organizację tej wielkiej imprezy naukowej.

✶

● **W 1 PUŁKU** Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa" odbyła się 22 czerwca br. uroczysta przysięga młodych żołnierzy. W czasie uroczystości wręczono pułkowi honorową odznakę 50-lecia PCK, przyznaną i pułkowi „Warszawa" przez Zarząd Główny Polskiego Czerwonego Krzyża.

✶

● **EGZEKUTYWA** Komitetu Wojewódzkiego PZPR we Wrocławiu oceniła ostatnio dotychczasowy dorobek dolnośląskich aeroklubów: Wrocławskiego, Lubińskiego i Jeleniogórskiego oraz wysłuchała informacji o ich dalszych zamierzeniach. Trzy aerokluby Dolnego Śląska zrzeszają obecnie ponad 500 członków zwyczajnych, uprawiających sporty lotnicze oraz około 4 tysięcy członków kół lotniczych i modelarni.

KIELCE. Widok na Zamek — siedzibę Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach
Zdjęcie: P. Pierściński

POLSKA Z LOTU PTAKA

ANDRZEJ KMIOTEK Szybowcowym Mistrzem Polski

22 czerwca br. w Lesznie Wlkp. oficjalnie zakończono XIV Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Na finiszu zawodów pogoda popsuła się i w ostatnich dniach rozegrano tylko jedną konkurencję. Był nią (19.VI) dwukrotny przelot prędkościowy po trasie trójkąta 107 km Leszno — Gola — Wąsosz — Leszno. Termika powstała dość późno i trwała krótko.

Wyniki X konkurencji: 1. **H. Muszczyński** (Ostrów) — 74,4 km/h, 2. **J. Dyczkowski** (Lublin) — 71,2 km/h i 3. **J. Ziobro** (Krosno) — 70,2 km/h.

W dniu zakończenia XIV SMP w Lesznie lał deszcz, przechodził front i lotnisko nie przyjęło żadnych samolotów. Uroczystość zamknięcia imprezy uświetnili swoją obecnością dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski** oraz przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych miasta oraz powiatu leszczyńskiego.

Uczestników mistrzostw pożegnał przewodniczący Prezydium MRN w Lesznie mgr **Kazimierz Paszek,** a imprezę zamknął prezes APRL **Stefan Antosiewicz.**

XIV Szybowcowe Mistrzostwa Polski były jednymi z najlepszych, jakie kiedykolwiek zorganizowano w Lesznie. Przeprowadzono dziesięć konkurencji, dobrze dobranych do warunków atmosferycznych. Zawodnicy mieszkali w nowym internacie, zapewniającym niemal komfortowe warunki bytowe.

Zwycięzcy mistrzostw otrzymali cenne nagrody. Szybowcowy mistrz Polski otrzymał piękny kryształowy puchar Prezesa Rady Ministrów, wicemistrz puchar Ministra Obrony Narodowej, a drugi wicemistrz — statuetkę „Ikara" — nagrodę Dowódcy Wojsk Lotniczych.

Czołowi piloci otrzymali również upominki, których fundatorami byli m. in. Minister Komunikacji, Przewodniczący GKKFiT, Dowódca Wojsk OPK, ZG ZHP, górnicy Zagłębia Miedziowego w Lubinie oraz liczne zakłady pracy z terenu Leszna i powiatu leszczyńskiego.

Szczegółowe omówienie XIV SMP zamieścimy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej".

WYNIKI XIV SMP

1. **Andrzej Kmiotek** (Warszawa) — 8 333 pkt, 2. **Henryk Muszczyński (Ostrów)** — 7 869 pkt, 3. **Julian Ziobro** (Krosno) — 7 738 pkt, 4. Jerzy **Popiel** (Wrocław) — 7 670 pkt, 5. Rajmund **Jakób** (Poznań) — 7 663 pkt, 6. Franciszek **Kępka** (Bielsko-Biała) — 7 463 pkt, 7. Mirosław **Królikowski** (Warszawa) — 7 397 pkt, 8. Edward **Sosnowski** (Pomorski) — 7 228 pkt, 9. Adam **Witek** (Kielce) — 7 178 pkt, 10. Wojciech **Mozdyniewicz** (Nowy Targ) — 7 120 pkt, 11. Kazimierz **Gorzkiewicz** (Gdańsk) — 6 864 pkt, 12. Jerzy **Michalski** (Warszawa) — 6 662 pkt, 13. Antoni **Schabowski** (Rzeszów) — 6 554 pkt, 14. Piotr **Szczepański** (Warszawa) — 6 472 pkt, 15. Ludwik **Merlo** (Bydgoszcz) — 6 434 pkt, 16. Stanisław **Marliński** (Radom) — 6 306 pkt, 17. Manfred **Blauert** (NRD) — 6 301 pkt, 18. Gromosław **Czempiński** (Poznań) — 6 192 pkt, 19. Lucyna **Krzywonos** (Warszawa) — 6 191 pkt, 20. Adela **Dankowska** (Poznań) — 5 993 pkt, 21. Alfred **Bzyl** (Bydgoszcz) — 5 944 pkt, 22. Zenon **Skolski** (Jelenia Góra) — 5 883 pkt, 23. Günter **Fleischmann** (NRD) — 5 704 pkt, 24. Franciszek **Szachewicz** (Warszawa) — 5 485 pkt, 25. Jerzy **Dyczkowski (Lublin)** — 5 450 pkt, 26. Franciszek **Niechwiejczyk** (Katowice) — 5 379 pkt, 27. Pelagia **Majewska** (Warszawa) — 5 353 pkt, 28. Bogdan **Jóźwicki** (Radom) — 5 234 pkt, 29. Mirosław **Nalepa** (Rzeszów) — 4 741 pkt, 30. Józef **Pieczewski** (Łódź) — 4 435 pkt, 31. Marek **Kochanowski** (Gdańsk) — 4 097 pkt, 32. Ryszard **Jarzębski** (Kujawski) — 3 366 pkt, 33. Stanisław **Serafin** (Nowy Sącz) — 2 336 pkt, 34. Bolesław **Kochanowski** (Wrocław) — 1 105 pkt.

✶

● **W DNIACH** 1 — 31 lipca br. odbędzie się w Aeroklubie Bielsko-Bialskim skoszarowany kurs dla kandydatów na instruktorów szybowcowych i samolotowych z aeroklubów regionalnych.

✶

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Łódzkiego rozegrano w dniach 2 — 15 czerwca br. II Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Łódzkiej. Startowało 15 pilotów z aeroklubów. Przeprowadzono 4 konkurencje. Zwyciężył **Czesław Bednarski** z Aeroklubu Częstochowskiego, przed swym kolegą klubowym — **Tadeuszem Zasępą.** Mistrzostwa rozegrano w ramach obozu szybowcowego ZMS.

✶

● **Z OKAZJI** XXXVIII Międzynarodowych Targów Poznańskich Aeroklub Poznański zorganizował 21 czerwca br. lot balonowy poświęcony 25-leciu Polski Ludowej. Balon SP BZD „Katowice" przewiózł rarytas filatelistyczny, tzw. ekspresową pocztę balonową, której przesyłki otrzymała również nasza redakcja. Dziękujemy.

✶

● **DWAJ** polscy piloci, **Stanisław Ackerman** i **Tadeusz Śliwak,** gościli tydzień w Wiedniu na zaproszenie tamtejszego robotniczego klubu lotniczego im. Wilhelma Kressa. Wzięli oni udział w wielkich międzynarodowych pokazach lotniczych, zorganizowanych z okazji 50-lecia wiedeńskiego aeroklubu. Uczestnicy pokazów zwiedzili m. in. stolicę Austrii i podejmowani byli przez burmistrza Wiednia. Otrzymali także pamiątkowe puchary.

✶

● **W WARSZAWSKICH** Zakładach Mechanicznych Nr 2 odbyła się I Konferencja Klubów Techniki i Racjonalizacji Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego. Celem jej było podsumowanie dotychczasowych osiągnięć ruchu racjonalizatorskiego w ZLP. Na konferencji powołano Radę Klubów Techniki i Racjonalizacji przy ZPLot. Racjonalizacja w przemyśle lotniczym notuje już niemałe osiągnięcia. Tylko w 1968 r. oszczędności wynikające z tego tytułu wyniosły w przedsiębiorstwach zjednoczenia około 110 milionów złotych. Zgłoszono 80 wniosków patentowych.

✶

● 500 **SKOKÓW** spadochronowych zanotował na swoim koncie młody zawodnik Aeroklubu Łódzkiego — **Władysław Urbuś.** Jubileuszowy skok oddał on z pokładu „Gawrona" lecącego na wysokości 1 000 m. Warto dodać, że w kilka dni później **Władysław Urbuś** zawarł związek małżeński z **Leonardą Szamrej,** która również jest członkiem sekcji spadochronowej AŁ. Uroczystość odbyła się w Urzędzie Stanu Cywilnego — Śródmieście. Tradycyjny ślubny kobierzec zastąpiono czaszą spadochronu.

(kate)

✶

● **NA LOTNISKU** w Łososinie Dolnej odbyły się w dniach 6—16 czerwca br. IV Zawody Szybowcowe o Puchar Ziemi Sądeckiej. Startowało 13 pilotów z aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Krakowskiego, Mieleckiego, Podkarpackiego, Podhalańskiego. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężył **Marian Wajda** z Aeroklubu Krakowskiego.

✶

● **SAMOLOT** czarterowy „Boeing-707" towarzystwa Pan-American przyleciał 23 czerwca br. do Warszawy, przywożąc na swym pokładzie z USA 180-osobową grupę Polaków ze Stanów Zjednoczonych. Będą przebywali oni w Polsce 35 dni. Część uczestników tej wycieczki weźmie udział w obchodach jubileuszowych 25-lecia PRL.

✶

● **AEROKLUB** Warszawski wziął tradycyjnie udział w tegorocznych „wiankach" warszawskich nad Wisłą (24 czerwca). Piloci samolotowi demonstrowali akrobacje, a spadochroniarze skoki do Wisły.

✶

● **SKOCZEK** spadochronowy Aeroklubu Łódzkiego, **J. Wolski,** ustanowił nowy rekord krajowy. W skoku nocnym na celność lądowania z wysokości 2 000 m. z natychmiastowym otwarciem spadochronu uzyskał on w dwóch skokach średni wynik — 1,56 m.

✶

● **REŻYSER** Marian Duszyński pracuje w wytwórni filmowej „Czołówka" m. in. nad filmem pt. „Koniec Luftwaffe", który ukaże historię lotnictwa niemieckiego, jego udział w barbarzyńskich nalotach, a także rolę polskich pilotów w zniszczeniu hitlerowskiej potęgi w powietrzu.

✶

● **LOT** wprowadził z dniem 23 czerwca letni rozkład lotów na liniach krajowych. Wrocław i Gdańsk otrzymały po 7 połączeń dziennie ze stolicą. Po 3 połączenia dziennie otrzymały linie: Warszawa — Koszalin i Warszawa — Szczecin. Gdańsk i Koszalin uzyskały dodatkowe połączenia z innymi miastami wojewódzkimi. Tego dnia otwarto również nową linię krajową: Kraków — Wrocław — Szczecin. 22 lipca br. Bydgoszcz otrzyma połączenie lotnicze z Warszawą.

✶

● **SALA** historii Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych im. **Michała Wójtowicza** w Zamościu, mieszcząca się w gmachu Garnizonowego Klubu Oficerskiego, zajęła drugie miejsce, a w Wojskach Lotniczych — pierwsze, w konkursie sal historii jednostek ludowego Wojska Polskiego.

✶

● **NA VI** Międzynarodowym Festiwalu Filmów Krótkometrażowych w Krakowie film polski reż. **Krzysztofa Szmagiera** pt. „Operacja V-2" otrzymał jedną z czterech równorzędnych nagród w postaci „Srebrnego Smoka".

✶

● **W KOLEJNYM** programie telewizyjnym „W przestworzach czyli ciekawe opowieści lotników", nadanym przez TV Łódź w sobotę 21 czerwca o 17.00, wystąpił przed kamerami nasz znakomity i zasłużony pilot Tadeusz Góra. Miło nam, że opowieści szybowcowe T. Góry poprzedziła wstawka o „Skrzydlatej", nawiązująca do naszego plebiscytu na pilota, konstrukcję i wydarzenie 25-lecia PRL. Dziękujemy. Program, jak zwykle, przygotował red. Michał Walczak.

1.

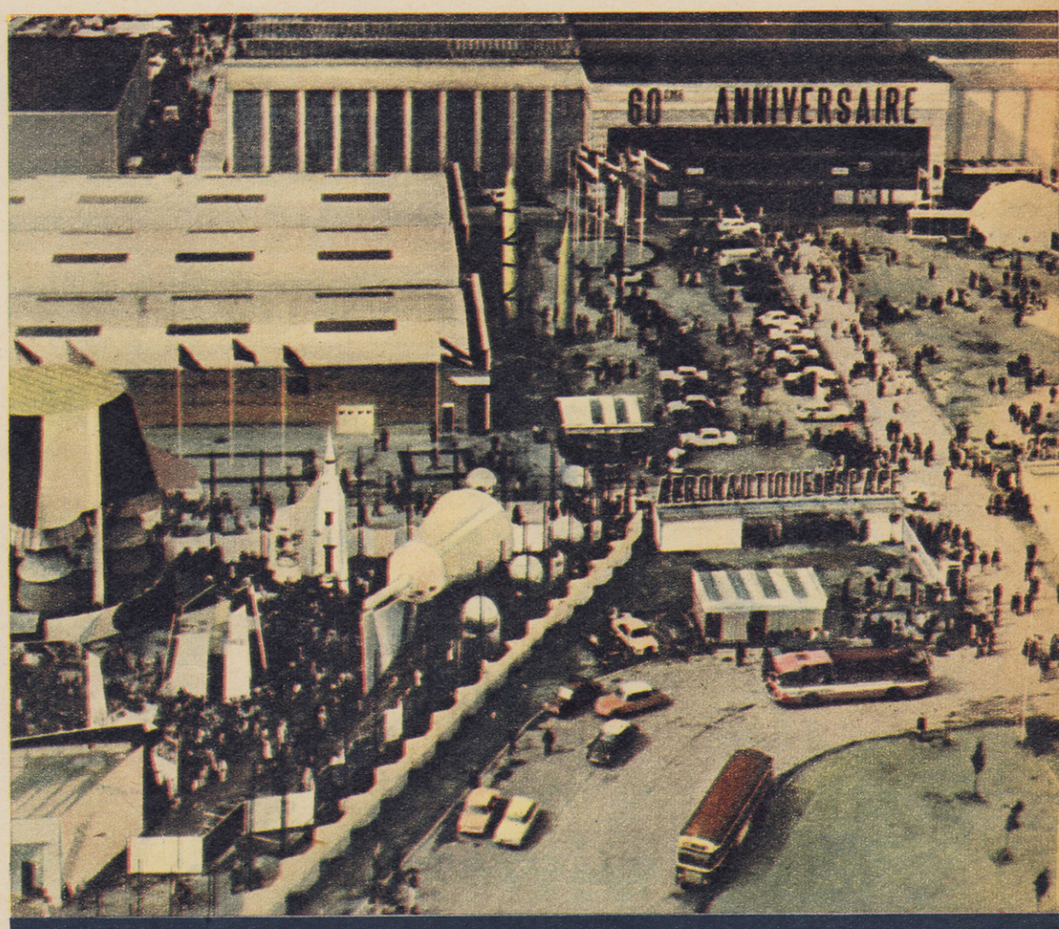
Notatnik paryski

JERZY R. KONIECZNY

REWIA NA LE BOURGET

OKREŚLENIE „rewia" nie jest tu żadną przesadą. Albowiem to, co oglądało się na paryskim lotnisku Le Bourget na na przełomie maja i czerwca, a ściślej od 28 maja do 9 czerwca, z okazji XXVIII Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego, w pełni na taką nazwę zasługuje. Ta odbywająca się co dwa lata wystawa jest bowiem wielkim przeglądem lotnictwa światowego, a od kilku już lat daje również pogląd na rozwój techniki rakietowej i astronautyki. Odwiedzają ją tysiące specjalistów-fachowców lotniczych ze wszystkich prawie krajów świata. Zwiedzają oficjalne delegacje państwowe. Na salonie akredytują się setki dziennikarzy prasy, radia i telewizji. Dodajmy do tego tłumy publiczności — Paryżan, Francuzów i turystów z różnych krajów. Oblicza się, że tegoroczny Salon zwiedziło ponad 1 300 000 osób. Zwraca także uwagę fakt, że w stosunku do lat ubiegłych obecnie Salon zaczyna mieć po trochu charakter już nie tylko wystawy, ale i targów. Zdają się o tym świadczyć liczne rozmowy handlowe i transakcje zawarte w Le Bourget, których wartość oblicza się na około miliard dolarów.

Oficjalnego otwarcia XXVIII Salonu dokonał minister sił zbrojnych Francji — Pierre Messmer. Obecna była na otwarciu delegacja radziecka z ministrem Przemysłu Lotniczego, Piotrem Diemientiewem na czele. Z okazji Salonu przybył także do Paryża na zaproszenie władz francuskich dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. W czasie swego pobytu we Francji generał Raczkowski zwiedził Salon Paryski oraz zakłady lotnicze Dassault w Boredaux. Generał złożył kurtuazyjną wizytę szefowi sztabu Francuskich Sił Powietrznych gen. armii F. Maurin oraz wziął udział w przyjęciu wydanym przez ministra Sił Zbrojnych P. Messmer'a. Gościł w Paryżu również z racji Salonu dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr Mieczysława Kowieski.



Widok ogólny terenów XXVIII Salonu. U dołu z lewej – ekspozycja astronautyczna USA.

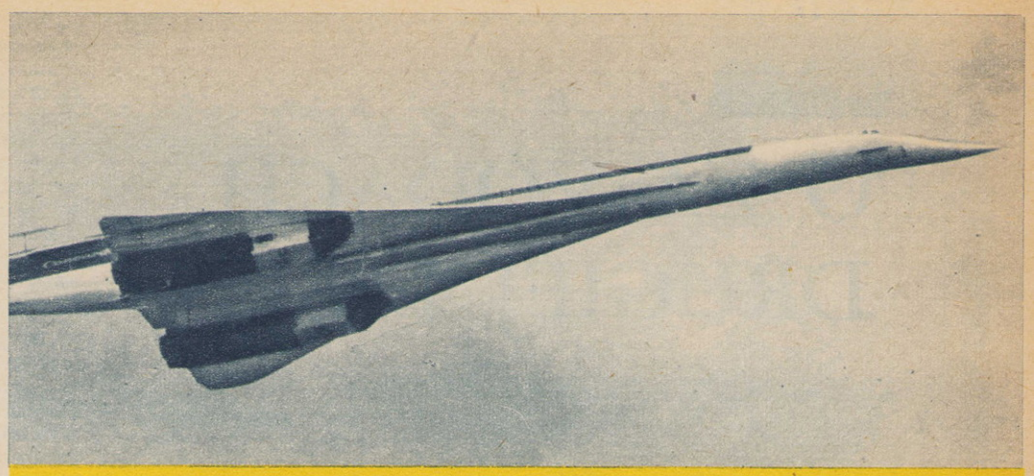
Naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde" na lotnisku Le Bourget.

W jednym szeregu na płycie lotniska Le Bourget stały obok siebie (od lewej): Boeing-747, Tu-134, Be-30 i Tu-154.

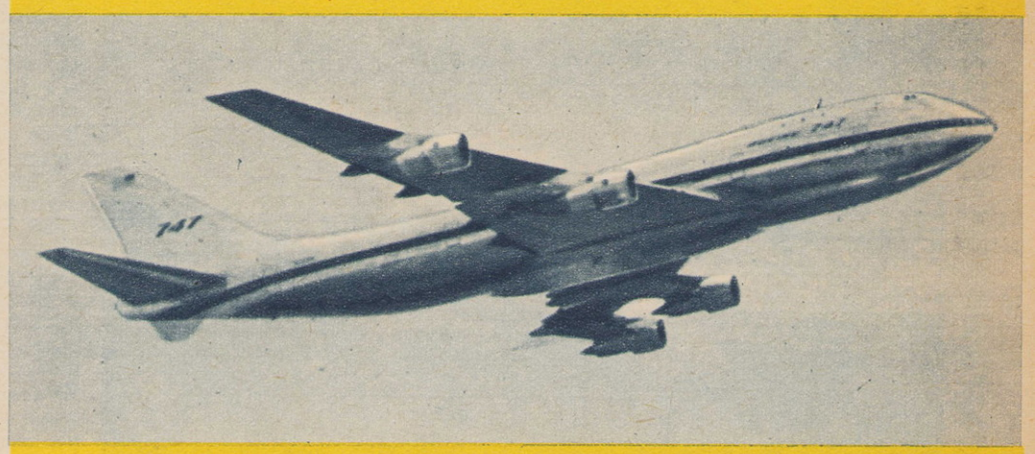
Specjalnym akcentem paryskiego Salonu Lotniczego było serdeczne spotkanie radzieckich i amerykańskich kosmonautów. Władimir Szatałow i Aleksiej Jelisiejew mieli okazję porozmawiać ze swymi kolegami z załogi „Apollo-8": D. Scott'em, J. McDivitt'em i R. Schweickart'em. Autentyczna kabina „Apollo-8" demonstrowana w pawilonie amerykańskim budziła zresztą zrozumiałą sensację zwiedzających. Kosmonauci radzieccy zapoznali się m. in. z kabiną amerykańskiego statku kosmicznego „Apollo-8", zwiedzili pawilon USA, a w nim m. in. makietę powierzchni Księżyca i z kolei zaprosili amerykańskich kosmonautów na pokłady samolotów Jak-40 i An-22. Było wiele serdecznych rozmów.

Każdy dzień trwania Salonu poświęcony był specjalnej problematyce. Dzień poprzedzający oficjalne otwarcie był dniem prasy. Kolejne dni poświęcono: młodzieży i filatelistyce lotniczej, lotnictwu cywilnemu, medycynie lotniczej, elektronice, wyposażeniu sprzętu lotniczego i śmigłowcom. 6 czerwca — był dniem przyję-

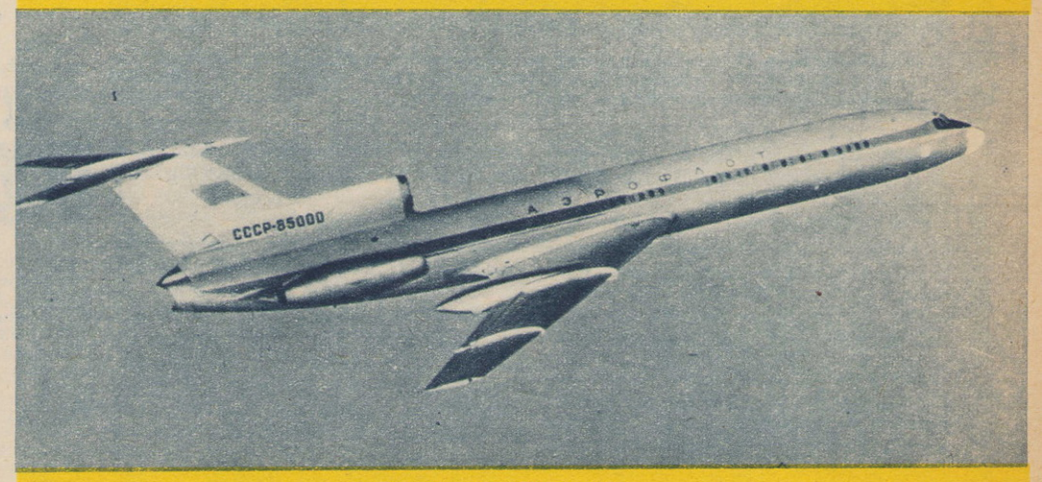
Belgijski zespół akrobacyjny „Czerwonych Diabłów" w czasie lotu pokazowego. Zespół ten, obok zespołów francuskiego i włoskiego, zdobył uznanie publiczności za niezwykłą precyzję wykonywanych ewolucji. Niżej: Amerykański statek kosmiczny „Apollo-8" wzbudzał największe zainteresowanie w pawilonie USA. Zdjęcia autora i „Air-Cosmos" (1)



Samolot francusko-angielski „Concorde".



Samolot amerykański Boeing-747



Samolot radziecki Tu-154.

cia francuskich i zagranicznych gości. Przez dwa ostatnie dni trwania Salonu — 7 i 8 czerwca — demonstrowano sprzęt w powietrzu, przy czym niedziela 8 czerwca miała charakter święta lotniczego. W obydwa dni ściągnęły na lotnisko Le Bourget, wyłączonego w tym czasie z ruchu lotniczego, nieprzebrane tłumy publiczności. Prasa paryska podała, że w sobotę pokazy oglądało ok. 400 000 osób, a w niedzielę 8 czerwca ponad 500 000 osób. Około 60 000 pojazdów samochodowych nie znalazło miejsca na dotychczasowych parkingach przed dworcem portu lotniczego i zaparkowało się na obszernej płycie peronowej lotniska.

Jeszcze przed oficjalnymi pokazami w powietrzu w sobotę i niedzielę, które trwały każdego dnia nieprzerwanie po blisko dziewięć godzin (ogółem było po 300 samolotów i śmigłowców w locie), poszczególne typy sprzętu demonstrowano w powietrzu pojedynczo w poprzednie dni. Podczas jednego z takich pokazowych lotów śmigłowiec amerykański Fairchild Hiller eksplodował z nie wyjaśnionych przyczyn w powietrzu i rozbił się na płycie lotniska Le Bourget. Pilot poniósł śmierć.

Pokazy w locie na Salonie są zresztą oddzielnym tematem i wrócę do niego w jednej z kolejnych korespondencji z Salonu Paryskiego.

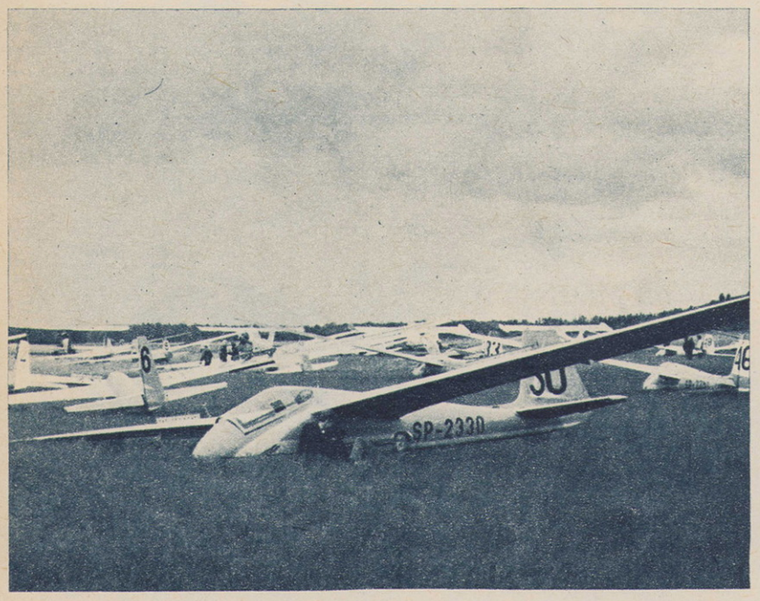
Ewenementem pierwszego dnia Salonu było niewątpliwie lądowanie na Le Bourget potężnego samolotu naddźwiękowego „Concorde", który budził wielką sensację. Mówiło się w ogóle w Paryżu w tych dniach o spotkaniu gigantów powietrznych. Demonstrowanie dwóch prototypów: francuskiego „Concorde 01" i angielskiego „Concorde 02", amerykańskiego samolotu Boeing-747 i radzieckiego An-22, które stały prawie obok siebie na płycie lotniska, a potem — w czasie międzynarodowych pokazów — kolejno demonstrowały się w locie, zaliczyć należy do największych sensacji i emocji tegorocznego Salonu. Zwiedzaniu wnętrza maszyn na płycie towarzyszyły codziennie nieprzerwane kolejki, a pokazy w locie zapierały dech w piersiach. Ogłuszający huk silników rozdzierał niebo nad Le Bourget.

Zresztą nie tylko od tych samolotów. Nie mniej interesującą na Salonie była ekspozycja wojskowa, techniki rakietowej i astronautyki, wyposażenia i elektroniki oraz pawilony ZSRR, USA, Wielkiej Brytanii, Francji i Kanady oraz stoiska ponad 600 handlowych central lotniczych i firm pracujących dla przemysłu lotniczego. Ale o dalszych ciekawych rzeczach z Paryża — już w następnych relacjach.

Ekspozycji polskiej na XXVIII Salonie w Paryżu, niestety, nie było.

Rakiety i pociski przed pawilonem Armii Francuskiej. Od lewej: pocisk rakietowy Ziemia-Ziemia, pocisk rakietowy marynarki wojennej, rakieta badawcza Tibere.

PO ZAWODACH DRUGIEJ LIGI



Druga liga, czyli IV Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka rozegrane na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach, były najliczniej obsadzoną imprezą szybowcową w roku bieżącym. Foto: H. Kucharski

TEGOROCZNE zawody szybowcowe drugiej ligi, znane pod oficjalną nazwą IV Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka, rozegrane zostały, jak wiadomo, w dniach 22 maja — 5 czerwca br na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach.

Jakie to były zawody? Próba dokładniejszego przyjrzenia się zawodom nasuwa szereg uwag i wniosków. Spróbujmy sformułować niektóre z nich.

Przede wszystkim były to zawody rekordowo licznie obsadzone. 37 zawodników, to przecież więcej niż ilość uczestników tegorocznych XIV Szybowcowych Mistrzostw Polski (w których startowało 34 pilotów, w tym dwóch zagranicznych). Na starcie w Lisich Kątach najliczniej reprezentowani byli piloci aeroklubów: Warszawskiego — 6 pilotów (na 7 zakwalifikowanych) oraz Ostrowskiego, Włocławskiego i Wrocławskiego — po 3 pilotów. Po dwóch reprezentantów w II lidze miały aerokluby z Białegostoku, Bielska-Białej, Bydgoszczy, Katowic, Lublina, Nowego Sącza i Świdnika. Wszystkim tym aeroklubom należą się słowa uznania za wprowadzenie swych reprezentantów do ogólnopolskich zawodów. Szczególnie jednak pochwalić należy aerokluby mniejsze i niżej dotąd notowane, jeśli chodzi o wyczyn szybowcowy, takie jak Włocławek i Nowy Sącz, a także Świdnik. Zwraca natomiast uwagę brak w II lidze pilotów z tak mocnych ośrodków jak Toruń, Rzeszów, Poznań i inne.

Wysiłek włożony w organizację zawodów był ogromny, za co jeszcze raz należą się słowa uznania i pochwały Aeroklubowi Grudziądzkiemu jako organizatorowi IV KZS. Nie wszystko jednak zastąpi najbardziej ofiarny wysiłek, skoro nie ma odpowiedniej ilości oraz jakości sił i środków. Dwudniowe ściąganie pilotów z terenu nie może się w przyszłości powtórzyć na tej rangi zawodach. Samochody służące do ściągania szybowców drogą kołową muszą być sprawne technicznie i w odpowiedniej ilości. Nie powinno się powtórzyć, by kierownik zawodów, mający inne sprawy na głowie, zastępował do ostatnich granic zmęczonego pracą kierowcę i w środku nocy jechał po szybowiec. Za mało też było samolotów holujących. I nie można wszystkiego tłumaczyć złą pogodą i w związku z tym dużą ilością lądowań przygodnych. Trzeba być przygotowanym na najgorsze. W przyszłości należy niewątpliwie zdecydować: albo mniej szybowców, albo lepsze zabezpieczenie techniczne.

Pogoda. Ona rzeczywiście może zdecydować w zawodach szybowcowych o sukcesie organizacyjnym, a tym bardziej sportowym. W tym roku pogoda w Lisich Kątach jednak nie dopisała. Konkurencje były więc z konieczności krótkie i nie dawały pilotom możliwości wykazania swych pełnych umiejętności. Oczywiście umiejętność latania zawodniczego w słabych warunkach termicznych też się liczy. W sumie jednak zbyt dużą rolę w tegorocznej drugiej lidze odgrywały przypadek i szczęście. W ostatecznym rozrachunku przeważyła jednak ceniona i w innych dyscyplinach sportu umiejętność dostosowania się do każdych warunków. Jako świadectwo, że w czołówce znaleźli się piloci rzeczywiście godni startu w mistrzostwach Polski, świadczą też wyniki... pierwszej konkurencji. Była to jedyna w tych zawodach konkurencja (trójkąt 227 km) w miarę długa i przede wszystkim rozegrana w dobrych warunkach termicznych. Wśród 13 pierwszych w tej konkurencji było aż 9 pilotów, którzy znaleźli się w pierwszej dziesiątce klasyfikacji ogólnej IV KZS. Ci natomiast, którzy byli zbyt pewni siebie, szarżowali i chcieli wygrać za wszelką cenę lub popełniali inne rażące błędy, padali w polu jak przysłowiowe muchy (w tym przypadku były to „Muchy Standard"). Typ pogody, mała ilość prób i wyrównana konkurencja powodowały bowiem, że każda większa strata była niezwykle trudna do odrobienia.

Czy poziom sportowy zawodów był wysoki? Pozytywna odpowiedź na to pytanie jest najważniejszym i zawsze chlubnym ukoronowaniem wysiłku zawodników, a często i organizatorów. Powiedzieliśmy już, że walka była wyrównana, a to już jest część odpowiedzi na postawione pytanie. Szkoda, że w tegorocznej II lidze nie startowali piloci zagraniczni. Ich miejsca byłyby niewątpliwie jakimś miernikiem umiejętności naszych pilotów. Zostają więc kalkulacje typu matematycznego. Zwycięzca zawodów, Janusz Wasilewski zdobył w 5 konkurencjach 4 010 pkt, czyli 80,2 procent. Nie jest to więc ilość, którą można wygrać wielkie zawody. Wielkie zawody wygrywa się bowiem na ogół, o czym najlepiej wiedzą nasi najlepsi szybownicy, zdobyciem 90—95, a nawet więcej procent wszystkich punktów. I to niezależnie od warunków termicznych. Wysokiej klasy zawodnik potrafi bowiem właściwie ocenić i maksymalnie wykorzystać panujący podczas konkurencji typ pogody. W Lisich Kątach jeszcze za wiele było potknięć w tym względzie.

Tak więc bezpośrednie zaplecze naszych najlepszych szybowników, choć już sporo umie, musi się jeszcze wiele uczyć. Wzory do naśladowania w postaci naszych czołowych pilotów mamy doskonałe. Trzeba tylko upowszechnić, a także udoskonalić formy przekazywania przez nich doświadczenia młodszym i mniej zaawansowanym kolegom. Natomiast sami piloci zaplecza powinni więcej i częściej... latać, i to szczególnie w zawodach lub innych próbach zapewniających bezpośrednią rywalizację sportową w powietrzu. Szybownictwo bowiem, tak jak inne dyscypliny sportowe, wymaga systematycznego i właściwego treningu. Niestety, mamy tutaj zaległości. Spośród 37 pilotów, którzy przyjechali do Lisich Kątów, by startować w II lidze, tylko 4 mogło pochwalić się treningiem w postaci przelecenia ponad 300 km. Nie mówię już o ewentualnym przygotowaniu psychicznym, bo to jest w II lidze tyle niedoceniane co nieznane. Już więc przed startem było wiadomo, że ten brak przygotowania odbić się musi na poziomie sportowym zawodów. To, że poziom ten możemy mimo wszystko ocenić jako dobry, zawdzięczać należy ambicji wykazanej przez większość zawodników w sportowej walce. Na samej ambicji daleko jednak zalecieć nie można.

Tak więc należy cieszyć się z 80 procent punktów zdobytych przez zwycięzcę II ligi, 66 procent 10 zawodnika i 50 procent punktów zdobytych przez 25 pilota IV KZS. Miejmy jednak nadzieję, że krzywa tych procentów a więc i poziom sportowy II ligi, będą rosły z każdym rokiem.

HEK

JUŻ TYLKO DWA TYGODNIE

JUŻ tylko dwa tygodnie pozostały do zakończenia eliminacji do Spadochronowych Mistrzostw Polski poprzez XII Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski". Aktualnie, według stanu na dzień 20 czerwca br. prowadzenie objął skoczek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, Zbigniew DZIUS, który za trzy rozegrane konkurencje uzyskał 7 760 pkt.

Jednocześnie informujemy, że konkurencja w zakresie akrobacji spadochronowej musi być kontrolowana i oceniana przy udziale co najmniej dwóch komisarzy sportowych z różnych aeroklubów, upoważnionych do tych czynności przez daną jednostkę (patrz: część A pkt. 6 regulaminu CZSpad.). Prosimy podawać czas wykonanych wiązanek figur akrobacji.

Klasyfikacją końcową Zawodów Całorocznych objęte będą cztery konkurencje przewidziane regulaminem zawodów. Stąd też zwycięzcami zawodów w grupie seniorów zostaną ci skoczkowie, którzy otrzymają największą ilość punktów za cztery konkurencje.

W mistrzostwach Polski seniorów będą mogli wziąć udział ci skoczkowie, którzy do 23 lipca br. włącznie uzyskają za trzy konkurencje, w tym jedną obowiązkową (IV akrobacja), najwyższe noty punktowe.

W mistrzostwach Polski juniorów będą mogli startować ci skoczkowie, którzy w dniu zakończenia mistrzostw Polski nie przekroczą 21 roku życia oraz którzy do 23 lipca włącznie za trzy konkurencje, w tym jedną obowiązkową (IV akrobacja bez salt), uzyskają najwyższe noty punktowe.

Zgłoszenia wyczynów przesyłać należy w formie obowiązującej dokumentacji sportowej pod adresem ZG Aeroklubu PRL, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55 z zaznaczeniem na kopercie: **Całoroczne Zawody Spadochronowe.**

Apelujemy o prawidłowe nadsyłanie dokumentacji każdego wyczynu, nie odkładanie konkurencji na ostatnią chwilę oraz jak najbardziej sportowe przeprowadzenie zawodów.

Poniżej publikujemy listę skoczków uczestniczących w Zawodach Całorocznych. Informacje o naszych zawodach podaliśmy w numerze 24 z dnia 15 czerwca br.

Życzymy pomyślnych startów. (m)

WYNIKI ELIMINACJI SKOCZKÓW POPRZEZ CZSpad DO SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI STAN na 20 czerwca 1969

1.	Zbigniew Dzius	Krosno	7 760 pkt
2.	Stanisław Sidor	Krosno	6 075 pkt
3.	Zbigniew Sołbut	Białystok	5 675 pkt
4.	Stanisław Sirko	Gliwice	5 000 pkt
5.	Jan Cierniak	AK-Wawel	4 940 pkt
6.	Franciszek Szuberla	AK-Wawel	4 740 pkt
7.	Bogdan Dolecki	Wrocław	4 320 pkt
8.	Henryk Serda	Kraków	4 315 pkt
9.	Sylwester Jakubowski	Inowrocław	4 160 pkt
10.	Andrzej Martyniak	Gliwice	4 050 pkt
11.	Czesława Lewandowska	Inowrocław	3 685 pkt
12.	Waldemar Krak	Krosno	3 615 pkt
13.	Wiesław Lichnowski	Kraków	3 635 pkt
14.	Czesław Kudłek	Jelenia Góra	2 930 pkt
15—16.	Eugeniusz Szumiejko	Wrocław	2 500 pkt
15—16.	Jan Baber	Gliwice	2 500 pkt
17.	Wiesław Szelc	AK-Wawel	2 160 pkt
18.	Leszek Panek	Wrocław	1 945 pkt
19.	Stanisław Bodzioch	Kraków	1 825 pkt
20.	Marian Zapart	Wrocław	1 675 pkt
21.	Stanisław Kozak	Kraków	1 535 pkt
22.	Ryszard Wiśniewski	Inowrocław	1 400 pkt
23.	Ryszard Sulich	Elbląg	1 340 pkt
24.	Józef Michalak	Elbląg	1 260 pkt
25.	Maciej Gmurek	Elbląg	800 pkt

NIEZWYKŁY LOT mjra pil. JANA DARNOWSKIEGO

WIOSENNE słońce wyjrzało zza grubej warstwy ciężkich ołowianych chmur. Zalśniły stalowe ptaki rozmieszczone na betonowej płycie lotniska. Niedaleko domku pilotów, w kabinie jednego z „szybkich", pełnił dyżur doświadczony pilot mjr Jan DARNOWSKI, gotowy w każdej chwili do startu na wykonanie zadania bojowego.

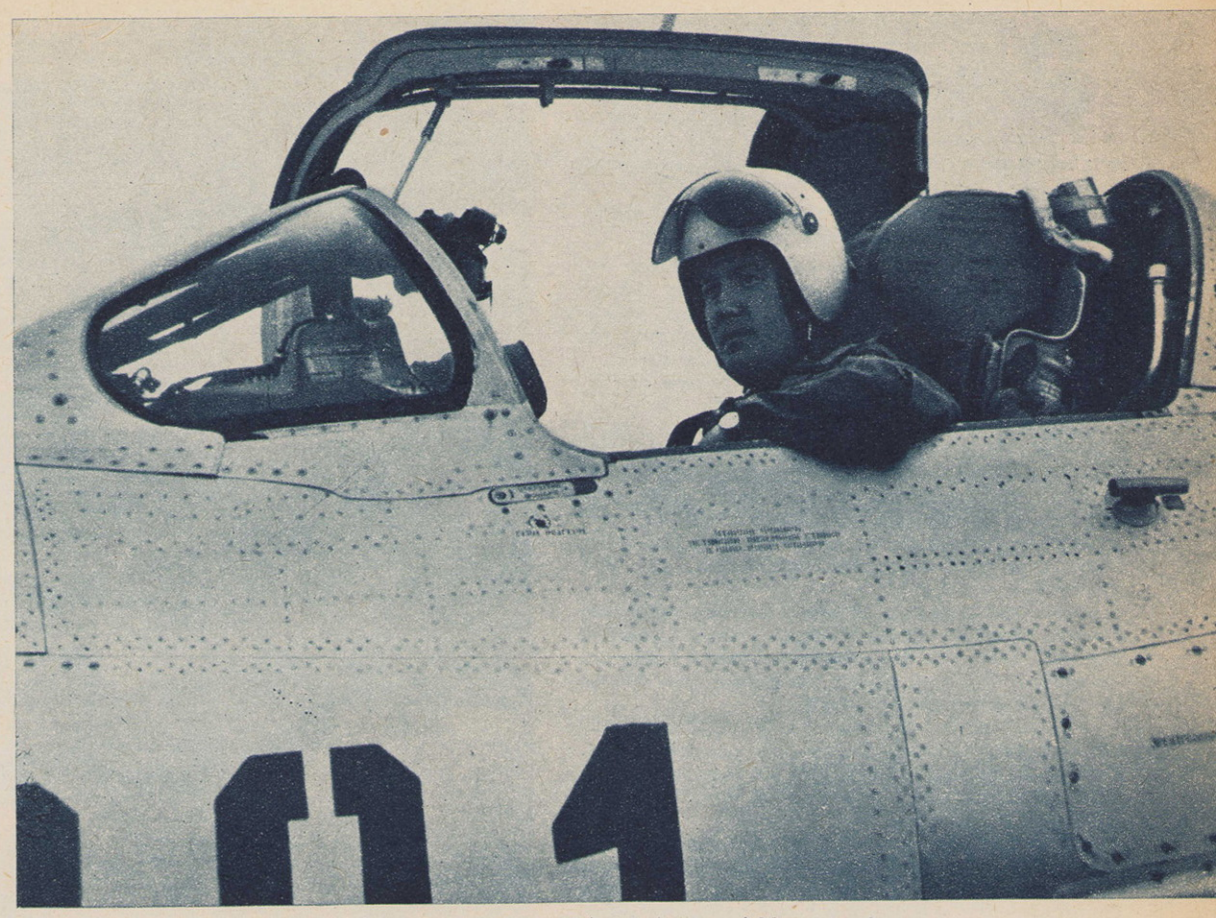
Dyżury takie pełnią zawsze piloci Wojsk OPK, by móc w każdej chwili, bez względu na porę dnia i nocy oraz warunki atmosferyczne, wykonać powierzone im zadanie.

Mjr pil. Jan DARNOWSKI oficerską szkołę lotniczą ukończył w 1960 roku, otrzymał szlify oficerskie i skierowanie do pułku bojowego stacjonującego na północy naszego kraju. W pułku doskonalił swe umiejętności lotnicze, latając na różnych typach samolotów i w stosunkowo niedługim czasie uzyskał kwalifikacje pilota wojskowego I klasy.

Do lotnictwa wstąpił z zamiłowania, a że miał w tym kierunku tzw. „żyłkę lotniczą" i odpowiednie predyspozycje psychofizyczne, cechujące dobrych lotników, lata więc w dzień i w nocy w każdych warunkach atmosferycznych. Takie zadanie stawia bowiem współczesne lotnictwo przed ludźmi noszącymi odznaki pilota wojskowego.

Tego dnia nic nie wskazywało, że zaistnieje sytuacja, którą pilot będzie pamiętał do końca swego życia. Mjr pil. Jan DARNOWSKI siedział w kabinie samolotu, przyglądając się płatkom śniegu, które kręcąc się zabawnie w powietrzu spadały na wilgotną ziemię, zamieniając się w wodę na mokrej powierzchni lotniska. Rozmyślania pilota nad kaprysami wiosennej aury przerwane zostały nagle przez kierownika lotów. W słuchawkach hełmofonu usłyszał komendę: „125 — dla was start". „Zrozumiałem" — skwitował krótko przez radio. W kilka minut później stalowa maszyna potoczyła się wolno po pasie startowym, a po nabraniu odpowiedniej prędkości zniknęła w grubej powłoce chmur. Tuż po starcie pilot otrzymał zadanie. Miał wykonać lot na przechwycenie. Po otrzymaniu współrzędnych lotu, skierował maszynę w odpowiednim kierunku i po kilkunastu minutach zameldował na stanowisko dowodzenia: „Cel przede mną — atakuję!" Po wykonaniu odpowiedniego manewru przekazał dane o przeciwniku. „Cel leci na wysokości 8000 m, prędkość 720, azymut 80° — wykonałem atak".

„Wracaj do domu" — usłyszał polecenie ze stanowiska dowodzenia. „Zrozumiałem" — skwitował przez radio pilot. Wykonał zwrot, maszyna położyła się na żądany kurs, posłuszna woli pilota. Mjr Jan Darnowski był zadowolony z siebie. W trudnych warunkach atmosferycznych odnalazł cel, zaatakował przeciwnika od strony słońca i, gdyby to był rzeczywisty a nie pozorowany cel, leżałby na pewno na dnie morza — pomyślał pilot, analizując stoczoną przed chwilą walkę powietrzną.



Mjr. pilot Jan Darnowski w uratowanej przez siebie maszynie.

Pogoda była coraz gorsza. Niskie, kłębiaste chmury utrudniały obserwację wzrokową, deszcz ze śniegiem miotane porywistym wiatrem uderzały wściekle o szybę kabiny. Pod nim widać było spienione fale morza. W ciągu tych kilkunastu minut, które pilot spędził w powietrzu, warunki atmosferyczne pogorszyły się w takim stopniu, że mjr Jan Darnowski nie mógł lądować na macierzystym lotnisku. Nadciągnęła silna burza śnieżna, w warunkach której żaden samolot nie mógł lądować na lotnisku.

W tej nie przewidzianej przez nikogo sytuacji, kierownik lotu podjął natychmiastową decyzję. Odejdź na sąsiednie lotnisko — przekazał komendę pilotowi, który zameldował się nad radiostacją lotniskową. „Zrozumiałem" — zameldował pilot. Tylko czy starczy mi paliwa? — pomyślał w duchu. Spojrzał odruchowo na paliwomierz. Właściwie nie ma się czego obawiać — skonstatował spokojnie, na dolot i lądowanie wystarczy, zostanie mi jeszcze sporo paliwa w zbiornikach.

Okazało się jednak, że los sprzysiągł się tego dnia przeciwko niemu. Im bliżej sąsiedniego lotniska, tym gorsze były warunki atmosferyczne. Widoczność pogarszała się coraz bardziej. W miarę upływu czasu — pilota ogarniał coraz większy niepokój. Przy próbie podejścia do lądowania widzialność nie przekraczała 800 m, a dolna podstawa chmur wynosiła ok. 100 m. I tu lotnisko nie przyjmowało żadnych samolotów. Mjr pilot Jan Darnowski odruchowo spojrzał na przyrządy pokładowe. Drgająca wskazówka paliwomierza oscylowała wokół cyfry 8. Pilot otrzymał polecenie lądowania na trzecim z kolei lotnisku, gdzie warunki atmosferyczne pozwalały na bezpieczne przyjęcie samolotu. Błyskawicznie obliczył odległość i jeszcze raz spojrzał na wskazówkę paliwomierza. Tego polecenia pilot nie był już w stanie wykonać.

Nie dolecę w żadnym wypadku na następne lotnisko, mam jeszcze około 600 litrów paliwa — skalkulował na zimno mjr Darnowski. Co robić? Katapultować się czy lądować? Bezpieczniej będzie wyskoczyć, nic mi się nie stanie. A samolot, co z samolotem? Tysiące myśli cisnęły mu się do głowy. Instynkt samozachowawczy podpowiadał: skacz, będziesz bezpieczny. Wiedział doskonale, że nikt z przełożonych ani kolegów nie będzie miał mu za złe, jeśli opuści maszynę. Zresztą w szkole oficerskiej, a później i w pułku bojowym przypominano niejednokrotnie lotnikom, że w sytuacji grożącej niebezpieczeństwem utraty życia należy natychmiast opuścić samolot.

Z drugiej jednak strony nie mógł z czystym sumieniem zdecydować się na ten krok. Żal mu było samolotu. Zdawał sobie sprawę, że maszyna runie na ziemię. Dobrze, jeśli zwali się na las lub nie zamieszkany teren. A jeśli spadnie na zabudowania, to co wtedy? W ciągu tych kilkunastu sekund gorączkowego poszukiwania odpowiedzi na dręczące go pytania, pilot podjął ostateczną decyzję: ląduję, a jak się nie uda — wyskoczę za lotniskiem.

Taśma magnetofonowa zainstalowana przy radiostacji lotniskowej zanotowała spokojny głos pilota: „Kończy mi się paliwo, podchodzę do lądowania". Dalej wypadki potoczyły się błyskawicznie.

Mig z potężnym świstem przeleciał nad lotniskiem. Próba lądowania nie powiodła się. Trzeba było wykonać powtórny manewr lądowania, a tymczasem nieubłagana wskazówka wskazywała, że paliwa jest coraz mniej. Powtórne zajście także nie wyszło dobrze. Przyziemił się po środku pasa startowego. Paliwa pozostało na jeden, ostatni krąg. Teraz albo nigdy — zdecydował. Wytężone do granic wytrzymałości oczy wypatrują z napięciem wąskiej nitki pasa startowego. Z wysuniętym podwoziem i klapami podskrzydłowymi samolot zniża się coraz bardziej do ziemi. Wysokość szybko maleje: 1000, 700, 500, 100 m i oczom pilota ukazuje się początek pasa startowego. Samolot sterowany doświadczoną ręką pilota przyziemił się idealnie i, muskając lekko kołami ziemię, usadowił się na betonowej powierzchni pasa startowego.

Pilot i samolot byli już bezpieczni, nie groziło im w tej chwili żadne niebezpieczeństwo. Kolorowa czasza spadochronu rozwinęła się za samolotem, powodując skrócenie drogi lądowania. Mjr pil. Darnowski wyłączył silnik i samolot znieruchomiał na płycie lotniska. Pilot siedział bez ruchu w kabinie. Nastąpiło odprężenie napiętej uwagi. Wiedział, że wykorzystał ostatnią szansę. I chociaż zdawał sobie doskonale sprawę z grożącego mu niebezpieczeństwa, postanowił podjąć ryzyko, aby uratować drogocenny sprzęt lotniczy.

Czyn mjra pil. Jana Darnowskiego zasługuje na najwyższe uznanie i pochwałę. Pilot wykazał nie tylko doskonałą odporność psychiczną w ciężkiej sytuacji w powietrzu, ale zademonstrował równocześnie doskonałe opanowanie kunsztu lotniczego w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych. Wysokie walory pilota, w połączeniu z doskonałym zabezpieczeniem przyjęcia samolotu przez środki ubezpieczania lotów — wszystko to pozwoliło mjr pil. Janowi Darnowskiemu na bezpieczne wylądowanie — kiedy w zbiornikach samolotu pozostało tylko 38 litrów paliwa.

Ppłk JÓZEF SKRZYPEK

TU-144

NADDŹWIĘKOWY SAMOLOT PASAŻERSKI

Mgr inż. BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

PIERWSZY na świecie naddźwiękowy samolot pasażerski, radziecki Tu-144, pomyślnie przeszedł próby i został już skierowany do produkcji seryjnej. W tym artykule zapoznamy Czytelników z wypowiedziami konstruktorów i pilotów Tu-144 na temat samolotu i przebiegu prób.

– Jak przebiegały próby nowego samolotu? Odpowiada Andrej Tupolew, konstruktor generalny:

— Doświadczenia przebiegały pomyślnie. Jeśli mam być szczery, nie oczekiwaliśmy tak udanych prób. Już na początku samolot wykazywał takie parametry, jakie wg naszych założeń mieliśmy otrzymać znacznie później.

Jestem przekonany, że naddźwiękowe lotnictwo pasażerskie ma dużą przyszłość. Usprawni międzynarodowe połączenia lotnicze, w pierwszej kolejności — międzykontynentalne. Doświadczenia w eksploatacji samolotów naddźwiękowych przyjdą bardzo szybko. Wydaje mi się, że w niedługim czasie ich eksploatacja będzie w pełni możliwa dla wszystkich krajów, które dziś posiadają pasażerskie lotnictwo odrzutowe.

– Na czym polegają trudności budowy naddźwiękowego samolotu pasażerskiego, przecież „barierę dźwięku" pokonano dwadzieścia lat temu? Odpowiada Aleksiej Tupolew, główny konstruktor (syn Andreja – konstruktora generalnego).

— Z faktu, że istnieją wojskowe i rekordowe samoloty naddźwiękowe, nie można wnioskować, iż wszystkie problemy związane z przekroczeniem „bariery dźwięku" w lotnictwie zostały już rozwiązane.

Jedna sprawa to rekord, do którego pobicia niezbędne są specjalne przygotowania. Albo samolot wojskowy, na którym lata specjalnie przygotowany, wyszkolony i wytrenowany pilot, mający na wszelki wypadek spadochron i fotel wyrzucany. Inną sprawą jest rejsowy samolot pasażerski. Jego budowa, to problem bardzo trudny i złożony, ściślej mówiąc — cały zespół problemów.

Przede wszystkim należało zbudować maszynę, zdolną przewozić pasażerów z prędkością 2 500 km/h, przewozić regularnie i na duże odległości. To zbliżenie między sobą Moskwy i Chabarowska, czy Leningradu i Taszkientu jest już problemem. Ale sprawa komplikuje się dodatkowymi wymaganiami, gdyż pasażerów należy przewozić bez przeciążeń, bez hałasu, bez wstrząsów — w warunkach zwykłego dla nich komfortu. Samolot pasażerski, również naddźwiękowy, powinien być maksymalnie niezawodny i bezpieczny.

Samolot musi być nowoczesny, aby był opłacalny w eksploatacji i tanio przewoził pasażerów. Wymagania co do bezpieczeństwa oraz eksploatacji na istniejących pasach startowych portów lotniczych narzucają warunek, że naddźwiękowy samolot pasażerski powinien mieć takie same charakterystyki przy starcie i przy lądowaniu, jak samoloty poddźwiękowe. Mówiąc lapidarnie: Tu-144, będąc naddźwiękowym na wysokości 20 km, powinien być poddźwiękowym przy ziemi.

I jeszcze jedno wymaganie — w samolocie powinny być stworzone odpowiednie warunki dla pracy pilota. Przecież naddźwiękowy samolot pasażerski, to samolot rejsowy, podlegający regularnemu rozkładowi lotów. Pilot pracuje w nim przez cały dzień roboczy i to codziennie. Dlatego pilot musi mieć zapewniony komfort. Ten czynnik stanowi również gwarancję bezpiecznego lotu.

– Jak podczas pracy nad projektem samolotu Tu-144 realizowano postawione wymagania? Odpowiada konstruktor prowadzący Jurij Popow.

— Spełnienie każdego z wymienionych poprzednio wymagań było problemem. Ale w zasadzie były dwa główne problemy: bezpieczeństwo lotu i ciężar samolotu. O pierwszym nie trzeba się rozpisywać, jest jasny. Jeśli chodzi o ciężar, to każdy nowy zespół samolotu powinien być nie tylko bardziej niezawodny, niż poprzednie, ale również — lżejszy.

Trzeba też było pokonać „barierę ekonomiczności". Aby nadać ciężkiej maszynie prędkość dwukrotnie przewyższającą prędkość dźwięku, pokonać opór powietrza i zapewnić wielki zasięg — potrzebne są duże ilości paliwa.

Dlatego pierwszym zadaniem konstruktorów było maksymalne zmniejszenie oporów samolotu i polepszenie jego własności aerodynamicznych. Zrezygnowano np. z okrągłego przekroju kadłuba, na rzecz kadłuba o ściętym spodzie. Zmniejszyło to opór czołowy. W tym samym celu nadano częściom — dziobowej i tylnej — kadłuba kształt bardzo wysmukły.

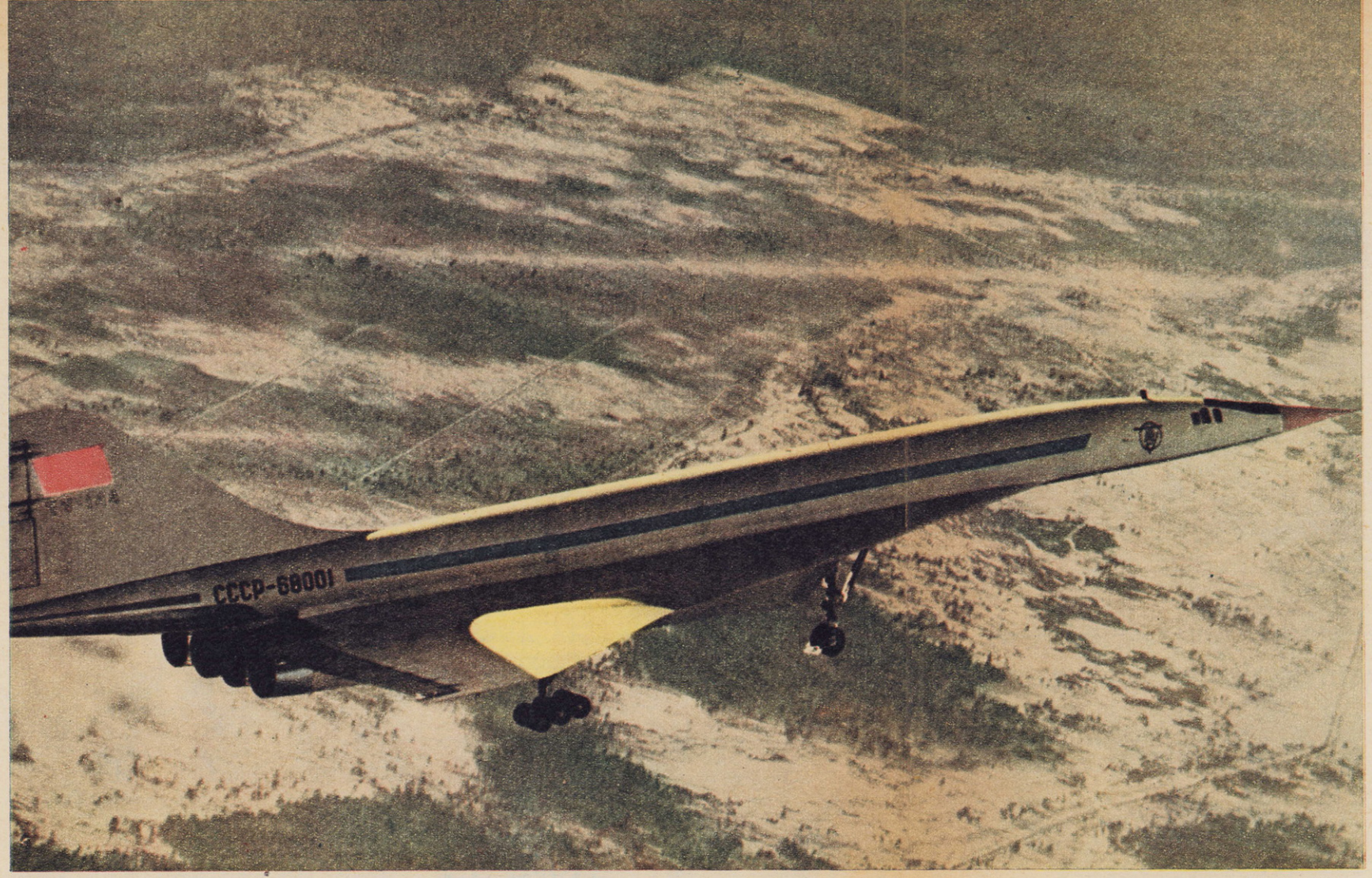
Ponieważ tak długa część dziobowa kadłuba utrudniała widoczność z kabiny pilota, trzeba przy starcie i przy lądowaniu odchylać cały dziób do dołu.

Dążenie do poprawy właściwości aerodynamicznych doprowadziła do zaprojektowania Tu-144 w układzie bezogonowym. Tu mała dygresja. Przy przejściu od poddźwiękowej prędkości lotu do naddźwiękowej, środek aerodynamiczny płata przesuwa się do tyłu wzdłuż osi podłużnej samolotu. Jednak w tym samym czasie środek ciężkości samolotu praktycznie nie zmienia swojego położenia. Odległość między środkiem ciężkości samolotu a punktem przyłożenia siły nośnej tworzy ramię działania siły, co prowadzi do powstania momentu starającego się pochylić maszynę, wprowadzić ją w nurkowanie. Do zrównoważenia tego momentu w samolotach o układzie klasycznym służy usterzenie poziome o dużym ramieniu działania (rys. 1 a).

W układzie bezogonowym rolę sterów wysokości pełnią elewony, tj. urządzenia spełniające równocześnie rolę lotek i steru wysokości. Jednak odległość między nimi a środkiem ciężkości jest znacznie mniejsza niż przy układzie klasycznym. Aby za pomocą elewonów zrównoważyć moment pochylający, trzeba by było wychylać je o duży kąt, co z kolei zwiększa opór czołowy samolotu (rys. 1 b).

Wyrwanie się z tego kręgu przeciwieństw umożliwił płat o skosie zmiennym wzdłuż rozpiętości. Teoretycznie taki płat można rozpatrywać jako składający się z dwóch skrzydeł. Przy małych prędkościach lotu, dogodniejsze są szerokie skrzydła, a więc delta-trójkąt główny, zaokrąglony na krawędziach. Przy dużych prędkościach naddźwiękowych bardziej skuteczne stają się wąskie skrzydła trójkątne o dużym skosie. W samolocie Tu-144 tę funkcję spełnia wąska „narośl", przylegająca do kadłuba i wychodząca przed podstawowy trójkąt płata.

Wzajemne oddziaływanie tych dwóch części płata zapewnia dostatecznie wysokie własności aerodynamiczne w odróżnieniu np. od czystego płata trójkątnego, który jest bardziej czuły na przesunięcia środka aerodynamicznego przy przejściu od prędkości poddźwiękowych do naddźwiękowych (rys. 2). To korzystne zjawisko zwiększa jeszcze wygięta, zdeformowana poprzecznie, środkowa część płata. Dzięki niej powstają siły równoważące moment pochylający,



Radziecki samolot pasażerski Tu-144 w locie doświadczalnym. Zdjęcie: APN

nawet przy niewychylonych elewonach (rys. 3). Zdeformowanie poprzeczne płata przy jego zmiennym skosie wzdłuż rozpiętości powoduje, że różnice w doskonałości aerodynamicznej samolotu są jeszcze bardziej widoczne (rys. 4).

Nie można również zapominać o jakości powierzchni zewnętrznej. W samolocie Tu-144 udało się ją uzyskać gładką i równą. Zarówno skrzydła, jak i kadłub mają postać monolityczną. To nie tylko zmniejsza opór aerodynamiczny, ale ułatwia też rozwiązanie zagadnień wytrzymałościowych. W locie z prędkością naddźwiękową pokrycie samolotu nagrzewa się do 130° C. Przy prędkości zmniejszonej do poddźwiękowej pokrycie zostaje ochłodzone. Zrozumiałe, że podczas eksploatacji występuje wielokrotnie: raz nagrzewanie pokrycia, drugi raz — jego ochładzanie. Zmienny charakter warunków termicznych i nierównomierność nagrzewania doprowadziłyby zwyczajną konstrukcję do utraty sztywności i szczelności połączeń.

Jeszcze raz powróćmy do spraw ekonomiki ciężaru, jednego z najistotniejszych problemów w całym lotnictwie, a szczególnie w konstrukcji Tu-144. Trzeba było wszędzie zmniejszać ciężar. Nawet z arkuszy blachy pokryciowej usuwano za pomocą wytrawiania chemicznego wszelkie zbędne warstwy, wszystkie niepotrzebne milimetry i ułamki milimetrów grubości metalu.

Jeszcze trzeba wspomnieć o termicznym nagrzewaniu pokrycia. Do budowy samolotu zastosowano nowe stopy metali, użyto również stopów aluminiowych, zaś gondole silników, elewony oraz ster kierunku, pracujące w szczególnie trudnych warunkach, zostały wykonane z tytanu. Wiadomo, że w temperaturach przekraczających 130° C dotychczas używane stopy gwałtownie zmniejszały swoją wytrzymałość. Dlatego metalurdzy ze Wszechzwiązkowego Naukowo-Badawczego Instytutu Materiałów Lotniczych musieli się niemało napracować nad zwiększeniem wytrzymałości stopów.

Przy budowie i wyposażeniu Tu-144 brały udział setki zakładów, dziesiątki instytutów naukowo-badawczych i biur konstrukcyjnych. Ogromnej pracy nad stworzeniem podstaw teoretycznych dla skonstruowania naddźwiękowego samolotu pasażerskiego dokonali naukowcy z CAGI. Sprawdzali oni oddzielne zespoły oraz prowadzili modelowe badania aerodynamiczne. Ponadto opracowali specjalny naziemny symulator lotu.

— Jakie warunki pracy stworzono dla załogi Tu-144? Odpowiada pilot doświadczalny Edward Jelian, dowódca pierwszego naddźwiękowego samolotu pasażerskiego.

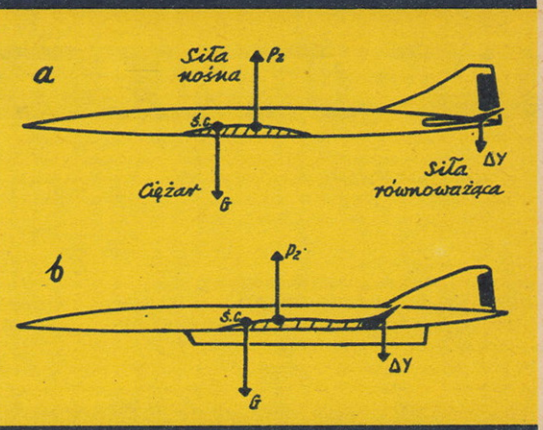
Praca pilotów (załoga TU-144 składa się z trzech osób) zaczyna się już na Ziemi. Dowódca statku otrzymuje zadanie lotu, zaznajamia się z warunkami meteorologicznymi, ocenia sytuację. W tym czasie drugi pilot śledzi załadunek czuwając nad prawidłowym wyważeniem samolotu. Podczas lotu pracuje dowódca (drugi pilot w tym czasie odpoczywa), albo drugi pilot. Na prostych odcinkach lotu zastępuje ich pilot automatyczny, ale również wtedy jeden z pilotów musi śledzić wskazania przyrządów.

Przy prędkościach rozwijanych przez Tu-144 niezbędne jest automatyczne prowadzenie obliczeń nawigacyjnych. Osiągnięcia radioelektroniki pozwoliły zbudować odpowiednią aparaturę o małych wymiarach, która znajduje się w kabinie załogi. Obsługa tej aparatury też została uproszczona. Utrzymanie łączności z Ziemią i wykonywanie zadań nawigacyjnych przejęły urządzenia automatyczne, odciążające pilotów.

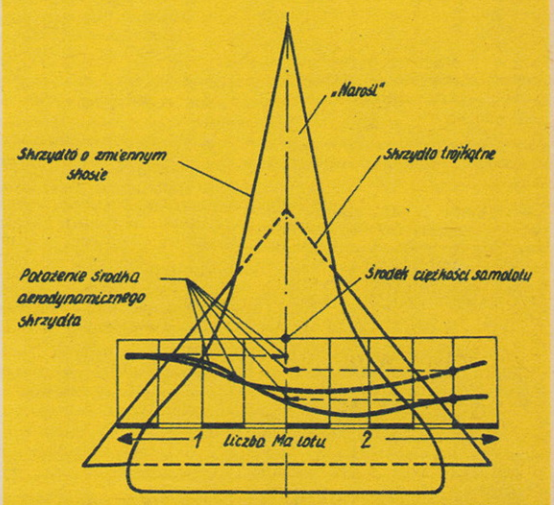
Przyszłych pasażerów przede wszystkim zainteresują wrażenia, jakie przyniesie im lot z prędkością naddźwiękową i moment przekraczania „bariery dźwięku". Muszę ich rozczarować, i... ucieszyć. Przejście do prędkości naddźwiękowej nie wywiera na człowieku widocznego wpływu fizjologicznego. A sama prędkość, czy wynosi 800, czy 2 500 km/h, nie jest w żaden sposób odczuwalna dla pasażera.

Pułap lotu TU-144 wynosi 20 000 km. Samolot leci więc jakby ponad „pogodą", z dala od burzowych frontów i od wpływu termiki. Jest to dodatkową gwarancją spokojnego lotu, bez wstrząsów i bez drgań.

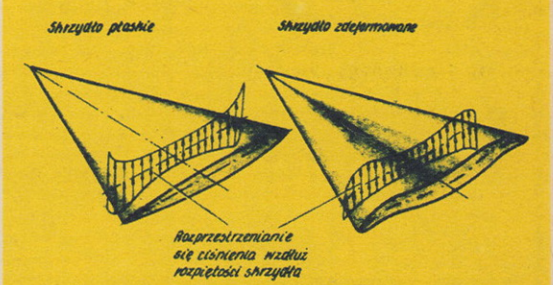
Tak wygląda lot. Trzeba jeszcze powiedzieć kilka słów o lądowaniu. Dzięki dużej głębokości płata i jego specyficznym kształtom, samolot wykorzystuje podczas lądowania wpływ oddziaływania ziemi — efekt poduszki powietrznej. Dzięki temu lądowanie jest bardziej miękkie i łatwiejsze dla pilota.



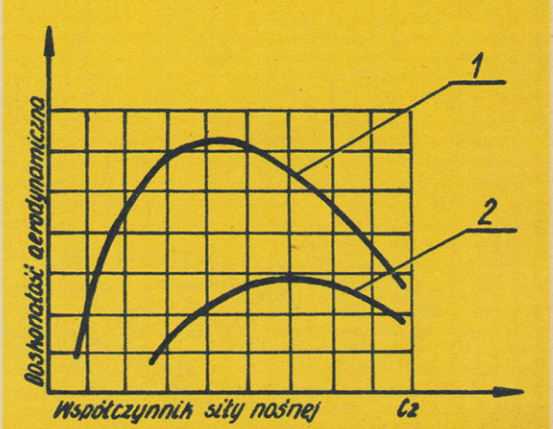
Rys. 1. Ustatecznienie podłużne samolotu: a – samolot z klasycznym usterzeniem poziomym, b – samolot – bez usterzenia poziomego.



Rys. 2. Porównanie płata trójkątnego z płatem o skosie zmiennym wzdłuż rozpiętości wykazuje zmiany położenia środka aerodynamicznego (punktu przyłożenia siły nośnej) wraz ze wzrostem prędkości lotu, korzystniejsze dla płata zastosowanego w Tu-144.



Rys. 3. Rozkład ciśnień na płacie płaskim i zdeformowanym poprzecznie. W tym drugim przypadku rozkład jest korzystniejszy i nie ma strat siły nośnej.



Rys. 4. Porównanie doskonałości aerodynamicznej dwóch rodzajów płatów: płata zdeformowanego poprzecznie o skosie zmiennym wzdłuż rozpiętości (1) z płaskim płatem trójkątnym (2).

NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

SPORT SAMOLOTOWY

● **Rekord** za rekordem ustanawia kobieca załoga radzieckiego samolotu Ił-18, w składzie: pierwszy pilot Lubow Ułanowa, drugi pilot Walentyna Słobodskaja, inżynier pokładowy Waleria Popowa, nawigator Galina Kozyr i radiotelegrafistka Olga Pietrowa. W parę dni po osiągnięciu rekordowej wysokości 13 000 metrów w locie prostym — dzielne kobiety zanotowały na swym koncie następujące cenne osiągnięcie: na tym samym samolocie przeleciały trójkątną trasę długości 5 018 km Moskwa — Sewastopol — Świerdłowsk — Moskwa) ze średnią prędkością 702 km/h. Czas lotu wyniósł 7 godzin 9 minut. Na niektórych odcinkach trasy prędkość lotu dochodziła do 830 km/h. Między Świerdłowskiem i Moskwą samolot napotkał silną burzę, którą wyminął... górą. Zgodnie z zapowiedzią Lubow Ułanowej, załoga przystąpi teraz do próby ustanowienia nowego rekordu międzynarodowego: odległości lotu.

● **Sheila Scott,** znana brytyjska rekordzistka, ustanowiła nowy rekord, przelatując lekkim samolotem sportowym z Nowego Jorku do Kopenhagi (przez Islandię) w czasie 44 godziiny.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Od roku 1957** wyszkolono w armii USA ponad 23 500 pilotów śmigłowcowych. Obecnie ośrodek szkoleniowy w Fort Worth dostarcza przeciętnie 585 pilotów na miesiąc. Do celów szkoleniowych używana jest wielka ilość śmigłowców różnych typów.

● **Amerykański** rzecznik wojskowy zakomunikował w Sajgonie, że liczba śmigłowców USA zestrzelonych w Wietnamie południowym wynosi 1 147.

SPORT SZYBOWCOWY

● **Wśród** rozegranych w Szwajcarii kilku regionalnych zawodów na uwagę zasługują Mistrzostwa Północno-wschodniej Szwajcarii i Mistrzostwa Północno-zachodniej Szwajcarii. W pierwszych, które odbyły się w dniach 15—18 maja br w Schmerlat, wzięło udział 17 pilotów z 4 ośrodków szybowcowych, na szybowcach AN-66, Elfe, Phoebus, Ka-6, Mucha i Spatz. Zdołano rozegrać tylko dwie konkurencje: trójkąt 127 km i docel-powrót 156 km. Na pierwszym miejscu, z równą ilością punktów, znaleźli się Rudolf Haeny (Phoebus) i Hans Keller (Ka-6). Zawody ze względu na nie sprzyjającą pogodę będą zakończone w późniejszym terminie.

W drugich spośród w. wym. mistrzostw, jakie odbyły się w Birrfeld w tym samym czasie, wzięło udział 13 pilotów na SHK, Elfe-MN, Cirrus i Diamant w klasie otwartej i Ka-6, Elfe-V, Ka-8, Austria w klasie standard. Zła pogoda sprawiła, że zdołano również rozegrać tylko 2 konkurencje: docel-powrót 165 km i trójkąt 225 km. Na pierwszym miejscu znaleźli się: w klasie otwartej Wetli (SHK), w standard Schwarb (Ka-6). Dokończenie zawodów również nastąpi później.

RÓŻNE

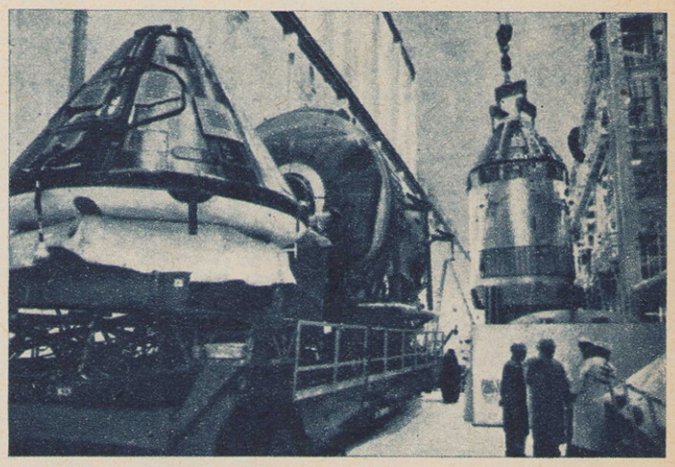
● **W Rzymie** toczą się rozmowy między ministerstwem komunikacji i zarządem miejskim, w sprawie uruchomienia dowozu pasażerów śmigłowcami na trasie między portem lotniczym Fiumicino i centrum stolicy Włoch. Miejsce na heliport przewidziane jest w rejonie Villa Borghese.

● **Chociaż** prototypy anglo-francuskiego „Concorde" odbywają jeszcze loty próbne i wprowadzenie maszyn tego typu do eksploatacji nie jest przewidziane przed rokiem 1972, kandydatów do odbycia pierwszego lotu rejsowego zgłosiło się do dyrekcji brytyjskich linii BOAC już 275. Pierwszy... zgłosił się już w listopadzie 1960 r.

● **W nowym** budżecie amerykańskim na rok 1969-70 nie przewidziano żadnych nowych sum na budowę naddźwiękowego samolotu Boeing-7027. Fakt ten tłumaczony jest w USA tym, iż prezydent Nixon pragnie najpierw dokładnie zanalizować projekt budowy samolotu, zanim zezwoli na rozpoczęcie prac nad prototypami. Fachowcy oceniają, iż spowoduje to dalsze wieloletnie opóźnienie terminu zaczęcia budowy tego szeroko reklamowanego „supernaddźwiękowca".

● **Pierwszy** na świecie naddźwiękowy samolot pasażerski radziecki Tu-144 został już skierowany do produkcji seryjnej. Poinformowano o tym na konferencji prasowej połączonej z pokazem samolotu.

● **20-letnia** Japonka, Sanae Numata, ustanowiła nowy rekord najszybszego okrążenia kuli ziemskiej... przy wykorzystaniu rejsowych samolotów międzynarodowych linii lotniczych. Obleciała ona nasz glob w 52 godziny i 4 minuty (!), przesiadając się na 10 lotniskach: w San Francisco, Nowym Jorku, Londynie, Paryżu, Rzymie, Bejrucie, Teheranie, Delhi, Bangkoku i Hongkongu.



Statki kosmiczne typu „Apollo" podczas przygotowań do kolejnych wypraw kosmicznych. Na zdjęciu z prawej — widoczny „Apollo-11", ten który ma wystartować 19 lipca, a z lewej — nowy statek oznaczony numerem 12, którego celem ma być również Księżyc.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

16 czerwca nowy radziecki sztuczny satelita „Kosmos 286" umieszczony został na orbicie ziemskiej.

*

Miesięcznik „Awiacja i Kosmonawtika" podał kilka liczb dotyczących ostatniego lotu radzieckich sond międzyplanetarnych typu „Wenus-5" i „Wenus-6". Masa obu sond jest jednakowa i wynosi 1 130 kg. Z „Wenus-5" przeprowadzono 73 seanse łączności, a z „Wenus-6" 63 seanse. Sondy podczas wejścia w atmosferę planety Wenus wyhamowały prędkość z 11.17 km/s do 210 m/s. Prędkość opadania w atmosferze wenusjańskiej wynosiła dla „Wenus-5" — 53 minuty, a dla „Wenus-6" — 51 minut.

*

Wspomniany wyżej miesięcznik radziecki w numerze czerwcowym przynosi szereg interesujących artykułów z dziedziny astronautyki i techniki rakietowej. Płk. W. Szatałow informuje o technice zbliżenia statków na orbicie ziemskiej, doktor nauk technicznych A. Nikołajew pisze o problemach lotów międzyplanetarnych, a inżynier Dmitriew o szpiegowskim przeznaczeniu niektórych satelitów amerykańskich i ich elektronowym wyposażeniu.

*

Niemiec Rudolf Nebel, jeden z pionierów techniki rakietowej, otrzymał w dniu 75 urodzin odznaczenie od „międzynarodowego komitetu popierającego inicjatywy osób w dziedzinie lotnictwa i kosmonautyki". Przypomnieć warto, że Nebel był twórcą wyrzutni pocisków rakietowych w okresie I wojny światowej, wyrzutnie te później udoskonalone — nosiły nazwisko wynalazcy „Nebelwerfer" i stosowane były przez hitlerowskie wojska podczas minionej wojny.

*

Planowaną wyprawą statku „Apollo-12" dowodzić ma 38-letni Charles Conrad. Wyprawa mogłaby zostać przeprowadzona w listopadzie lub grudniu roku bieżącego, pod warunkiem, że wyprawa „Apollo-11" osiągnie w pełni zamierzony cel. W skład załogi weszliby kosmonauci Richard Gordon i Alan Bean. Załogę rezerwową mają tworzyć D. Scott, A. Worden i J. Irwin. Dwaj ostatni nie brali dotąd udziału w wyprawach kosmicznych.

*

Nowe zachodnioeuropejskie stowarzyszenie, które ma skupiać około 50 wytwórni z różnych państw, będzie zajmować się wykorzystywaniem systemów satelitarnych — tak przynajmniej brzmią zapowiedzi prasowe. Przewidywana nazwa stowarzyszenia: „Eurosat". Na razie zgłosiły swój udział firmy szwajcarskie, belgijskie i z NRF.

*

W ciągu 30 dni jednego z miesięcy statystycznych roku bieżącego na orbicie ziemskiej znalazło się aż 17 sztucznych ciał niebieskich. W liczbie tej 10 satelitów należało do Związku Radzieckiego, a 7 do USA.

*

Paul Haney, rzecznik prasowy NASA, świetny komentator wypraw załogowych programu „Apollo", porzucił dotychczasowe stanowisko i przejść ma do telewizji brytyjskiej, gdzie będzie również komentował kolejne wyprawy kosmiczne.

*

W Paryżu w końcu maja zorganizowano międzynarodowe spotkanie — wymianę poglądów różnych uczonych na temat pola magnetycznego Ziemi.

*

Pierwszy amerykański silnik jądrowy „Nerva" może być wypróbowany na statku kosmicznym dopiero w roku 1977. Oświadczenie takie złożył Milton Klein, dyrektor jednego z biur NASA, przed członkami Kongresu USA. Do pełnej realizacji projektu niezbędne są jeszcze ogromne sumy, nie licząc na razie kosztów samego statku.

*

Narodowe francuskie centrum kosmiczne prowadzi studia nad silnikiem jonowym, który służyć by mógł w przyszłości jako silnik manewrowy satelitów francuskich. Prototyp silnika ma być gotów w roku przyszłym.

*

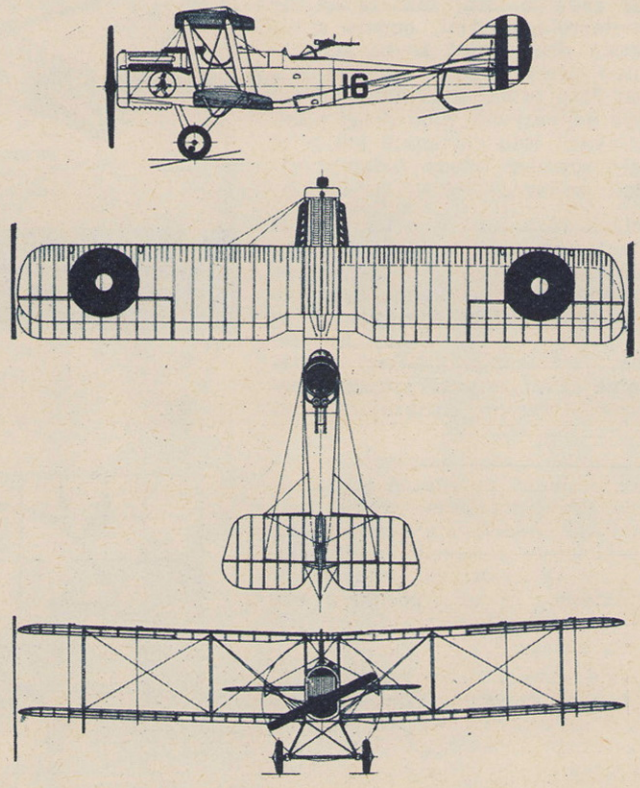
Alan Shepard, pierwszy astronauta amerykański, który wykonał lot suborbitalny w dniu 5 maja 1961 roku na statku „Mercury", a w roku 1963 odszedł ze zgrupowania kosmonautów NASA, wraca na stare miejsce pracy. Lekarze orzekli, iż Shepard po przebytej infekcji ucha środkowego jest zupełnie zdrów i może lecieć nawet na Księżyc. Shepard ma 46 lat i przygotowuje się obecnie do wyprawy w statku „Apollo-13".

*

Do dnia 30 kwietnia roku bieżącego liczba obiektów kosmicznych wyrzuconych w Kosmos z terenu ZSRR wynosiła 340 sztuk.

LAMUS samolotów

DE HAVILLAND DH-4

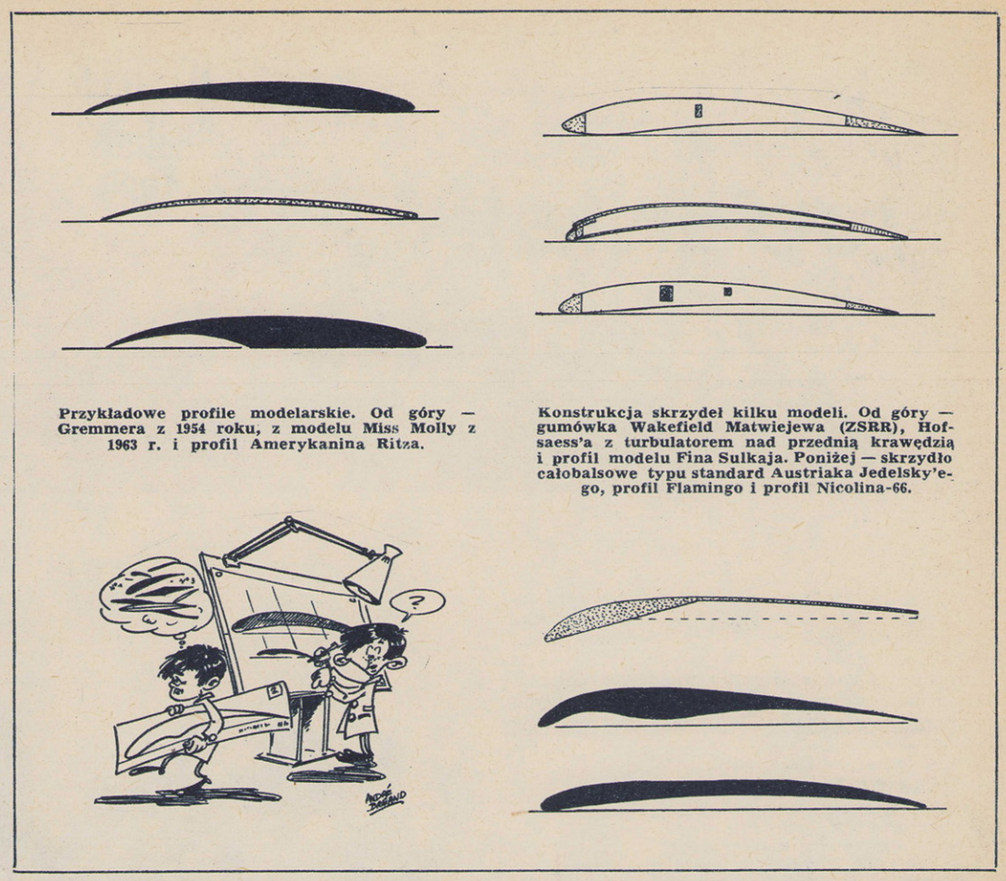


Dwumiejscowy samolot bombowy, zbudowany został w brytyjskiej wytwórni Geoffrey'a de Havilland'a w roku 1916. Przeznaczeniem tej nowej maszyny było bombardowanie dzienne, zgodnie z przyjętymi przez Anglików w I wojnie światowej założeniami zastosowania lotnictwa. DH-4 należał do rodziny bardzo udanych samolotów, zarówno pod względem konstrukcji, jak eksploatacji i zastosowania. W dniu 6 marca 1917 roku przydzielony został do jednej z eskadr angielskich walczących na terenie Francji. Samolot podany na rysunku jest amerykańską wersją licencyjną DH—4 i był przeznaczony dla lotników amerykańskich walczących z Niemcami na froncie europejskim. Samolot tej wersji miał silnik Liberty 12—A o mocy 420 KM. Maszyny brytyjskie miały silniki o mocy 375 KM i pułap wynoszący prawie 7 000 m. Uzbrojenie: dwa km-y, w tym karabin pilota stały synchronizowany, a obserwatora ruchomy (na rysunku widoczne są dwa km-y sprzężone), na uzbrojenie bombowe składały się dwie bomby po 92 kG lub cztery po 45 kG.

Dane techniczne: rozpiętość — 12,6 m, długość — 9,0 m, prędkość maksymalna — 212 km/h (na wysokości 3 000 m), ciężar własny około 800 kG, ciężar całkowity około 1 150 kG.

(Rys. „Austral. Model.")

Jaki profil — takie osiągi



Przykładowe profile modelarskie. Od góry — Gremmera z 1954 roku, z modelu Miss Molly z 1963 r. i profil Amerykanina Ritza.

Konstrukcja skrzydeł kilku modeli. Od góry — gumówka Wakefield Matwiejewa (ZSRR), Hofsaess'a z turbulatorem nad przednią krawędzią i profil modelu Fina Sulkaja. Poniżej — skrzydło całobalsowe typu standard Austriaka Jedelsky'ego, profil Flamingo i profil Nicolina-66.

Dobór właściwego profilu do skrzydeł i usterzenia modeli latających jest jednym z ważniejszych czynników, które decydują o osiągach danego modelu. O profilach nowoczesnych przeznaczonych dla radiomodeli akrobacyjnych pisaliśmy niedawno, a obecnie poświęcimy kilka słów profilom przeznaczonym dla zdalnie kierowanych modeli szybowców.

Uwagi przy tym aktualne będą częściowo i dla modeli niekierowanych, mających większe obciążenie jednostkowe powierzchni nośnych. Model szybowca po odczepieniu się z holu powinien utrzymywać się w powietrzu możliwie jak najdłużej. Osiągnąć to można tylko wówczas, jeśli prędkość opadania danego szybowca będzie mała. Z kolei małą prędkość opadania osiągniemy wówczas, gdy skrzydła naszego modelu mieć będą duże wartości współczynnika siły nośnej (Cz). Profil skrzydeł musimy zatem tak dobierać, aby wartości te były jak największe. Trudności wyboru polegają między innymi na znanym fakcie, że modele szybowców latają na stosunkowo małych prędkościach, ale narażone są na niespodziewane podmuchy, zmieniające zupełnie przewidzianą, jakby zaprogramowaną, sytuację teoretyczną.

Idealnym profilem dla szybowca byłby taki, który umożliwiałby na przykład krążenie na małych prędkościach w warunkach termicznych przy małej prędkości opadania, ale w locie prostym pozwalałby na osiąganie dużych prędkości przy zachowaniu jak największej doskonałości aerodynamicznej, tak aby model nie ulegał kaprysom wiatru czy jego chwilowym podmuchom. Ponieważ doskonałość to nic innego jak stosunek Cz/Cx, czyli współczynnik siły nośnej dzielony przez współczynnik oporu, opór profilowy idealnego skrzydła musiałby być stosunkowo niewielki i to w dużym zakresie kątów natarcia.

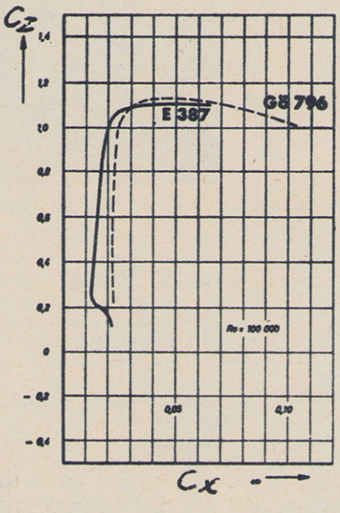
Profil, który w pewnym sensie zbliżony jest do ideału, powstał w wyniku doświadczeń prof. dr. Epplera. Jest to profil oznaczony jako E-385. Jego względna grubość wynosi 8,4%, a maksymalne wygięcie szkieletowej znajduje się w 5,7% jego cięciwy. Porównując nowy profil z dobrze znanym w małym lotnictwie profilem MVA-301, jednym ze zbiorów profili opublikowanych i zbadanych dla potrzeb modelarstwa przez F. Schmitza w Goettingen, można oczekiwać, że współczynniki oporu E-385 przy identycznych współczynnikach siły nośnej są nieco niższe niż w MVA-301. Osiągi przy zastosowaniu nowego profilu powinny być o około 20—25% lepsze. Jak wynika z biegunowej profilu, wartości współczynnika siły nośnej zawarte są w granicach 0,7—1,2.

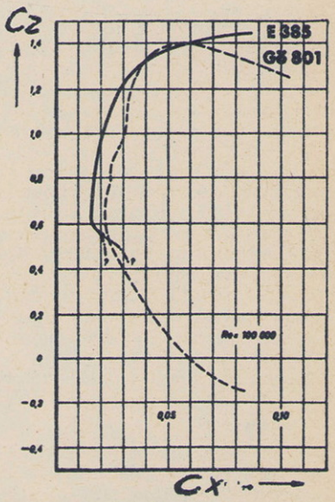
Zgodnie z wyidealizowanymi założeniami istnieje zatem możliwość lotu modelu w zakresie małych prędkości przy małej prędkości opadania lub przy prędkości nieco wyższej przy zachowaniu dobrej doskonałości.

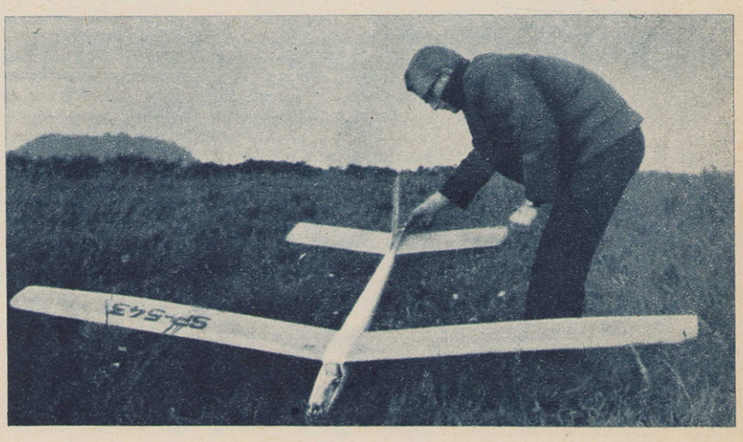
Obliczenia związane z nowym profilem prowadzone były dla liczby Re = około 100 000, co odpowiada prędkości około 7 m/s w locie normalnym przy założeniu, iż głębokość płata nie będzie w żadnym przypadku mniejsza od 200 mm.

Jak wynika z dotychczasowych, praktycznych doświadczeń przeprowadzonych na modelach szybowców dane obliczeniowe pokrywają się z praktyką. Podczas dmuchań tunelowych profil E-385 przy Re = 30 000 miał opływ podkrytyczny, przy Re = 50 000 i 75 000 w niewielkim zakresie kątów natarcia opływ był nadkrytyczny. Przy Re większej od 100 000 opływ był nadkrytyczny. Kąt tak zwanej zerowej siły nośnej dla profilu E-385 wynosi —6,64 stopnia, a współczynnik C_{mo} — 0,169. W tabelce zestawiono współrzędne profilu omawianego, a na wykresach biegunowych porównano właściwości nowego profilu z dotychczas znanymi.

P.E.







E 385

x	0	1,25	2,5	5,0	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
yo	2	3,4	4,6	6,0	7,1	7,9	9,2	10,2	10,9	11,4	11,8	11,2	10,1	8,5	6,6	4,6	3,4	2,0
yu	2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4	1,8	2,3	2,8	3,1	3,6	4,1	4,4	4,4	4,1	3,5	2,8	2,0

Ci wspaniali mężczyźni...

DZIENNIK RAJDOWY 1969

ZBIGNIEW RAMOTOWSKI

4 MAJA

W białostockim „Cristalu", w pokoju 301, nie ma radia. Nie ma wieczornego dziennika. Będzie więc dziennik inny; nie radiowy, lecz r a j d o w y.

Chociaż późno, mój pilot, wspaniały chłopak (wiadomo: „Ci wspaniali mężczyźni w swych latających maszynach") wciąż kontempluje i pomrukuje:

— A jednak chyba cztery...

— Co cztery? — pytam.

— Obiekty.

— Jakie znów obiekty?

— Na następnym etapie.

— Nie truj. Pomówmy lepiej o babkach...

Naprawdę wspaniały chłopak. Młody, przystojny, w stalowym mundurze przyozdobionym lotniczą „gapą". Być jego dziewczyną! Iść z takim pod rękę przez całe śródmieście i śmiać się w nos zazdrosnym koleżankom!

Ale nie po rajdowym etapie. Przewodnik Muzeum Przyrody — o wędrowniku „Pulpicie", a Łodziński o tych cholernych, głupio straconych dziewięciu punktach. Przewodnik o czarnym bocianie. — Janusz o „wu-pe-te". Przewodnik o chronieniu barci przed niedźwiedziem — Janusz, że należało nanieść na naszą mapę półmilionówkę odcinki minutowe, a więc byłoby łatwiej zachować regularność lotu, ergo — nie dalibyśmy tych dziewięciu punktów biesom na pożarcie.

Idź do diabła z punktami. Patrz raczej na wypchanego gronostaja. Chociaż, masz rację... Gdyby trasę przed WPT podzielić na odcinki, wówczas...

I tak daję się po raz któryś wciągnąć do tej prześwietnej zabawy. Po emocjach na trasie, ceremonii otwarcia rajdu, po występach i pokazach, a wreszcie półtoragodzinnej podróży do Białowieży — po tym diablo ciężkim dniu zamieniamy w drodze powrotnej „Jelcza" na „Biesa", a króla puszcz na krzywkę i nawigacyjny suwak. Trawers, wu-pe-te, ka-de-ge, es-pe-u, zaskoczyć, obciąć, pójść kosiakiem, kołować, kontrować...

Śpijmy, kapitano. Niech nam się „Bies" przyśni.

5 MAJA

35 załóg wsiada do autokaru. Cel — kilka zakładów pracy w Białymstoku, Łomża, Wysokie Mazowieckie. Temat leży na ulicy. Tylko podjąć. Na obiedzie poznaję Wolaka ze „Sztandaru Ludu". Raczy mnie kolejnym tematem.

Przed trzema laty, na VI Rajdzie, polowałem w Świdniku na Zołotowa. Bez skutku. Wolak zna go natomiast osobiście; robił o nim jakiś większy „kawałek". Korzystam teraz z uprzejmości kolegi i notuję:

Paweł Zołotow — pilot i konstruktor. Lata od 59 (słownie od pięćdziesięciu dziewięciu) lat. Rozpoczynał karierę w... Aeroklubie Wszechrosji. W 1924 r. stał się pierwszym w Polsce posiadaczem prywatnego samolotu („Albatrosa"). Ulubione przekleństwo: „czorta diabła". Nie dosłyszy na jedno ucho, więc twierdzi: „To lepiej. Gdy hałasują na ulicy, a chcę spać, wówczas wciskam drugie ucho w poduszkę i mam spokój". Ostatnio przeżywa tragedię, bo komisja lekarska odmówiła licencji. Ponoć tak to komentuje: „Biurokraci, czorta diabła! Przypominają, że mam 77 lat. To co? Mogliby dać licencję przynajmniej w celach eksperymentalnych, aby sprawdzić, jak długo da się w ogóle latać. Zresztą, panie, w dwudziestym ósmym też nie chcieli dać licencji, bo niby nie umiałem utrzymać równowagi stojąc na jednej nodze. I dziś tego nie potrafię, a przecież od tamtych lat tyle wylatałem. Toć to nie cyrk, czorta diabła, tylko samolot!"

Niepiękne? Pomyśleć: zaczął wcześniej niż pięćdziesięcioletni jubilat — polskie lotnictwo sportowe. Czy nie wspaniały mężczyzna, czorta diabła, w swej latającej maszynie?

Praca napisana na VIII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. Autor w konkursie dziennikarskim Rajdu zajął III miejsce.

„Gości z nieba" wszędzie witano serdecznie i.. ciepło. Foto autora

6 MAJA

Nie lubię zdjęć-miniaturek. A tu ci dają format 6 x 9. Fotki wykonane na ziemi, a mające służyć w górze do odnajdywania obiektów. Domy jakich tysiące, wieże jakich setki, tartaki i szopy jakich dziesiątki. A ponadto — regularność lotu z tolerancją piętnastu s e k u n d. I lądowanie z bocznym wiatrem w ogon. Czorta diabła, jak mówi Zołotow.

Wieczorem nieoficjalne wyniki. 106 punktów, miejsce trzydzieste. Na 35 załóg! Spisaliśmy się, panie kapitanie!

Pana kapitana trafia szlag. Mnie też. Nie rozmawiamy. Wściekle liczymy. Znów te same sześciocyfrowe liczby; godziny, minuty, sekundy. Sprawdzamy siebie i komisję.

— Cholera — syczy Janusz — przecież powinniśmy mieć 24 punkty więcej.

I dodaje:

— Wiesz, który pilot nie pije w ogóle alkoholu?

— Nie — odmrukuję.

— A u t o p i l o t.

Niestety, hotelowa knajpa w elbląskich „Żuławach" już nieczynna, a do śródmieścia za późno i za daleko.

7 MAJA

Fenomenalnie! Komisja pomyliła się, czyli wygraliśmy te 24 punkty. Skoczyliśmy o kilka miejsc w górę, zajmując po dwóch etapach dziewiętnastą pozycję. Tuż za jednym z tuzów. To dopinguje...

Myślę o naszym nawigatorskim sukcesie całe pół dnia i cieszę się jak sztubak. Lecz skąd ten niewypał komisji? Może — podobnie jak to okazało się dziś w „Zamechu" — ów błąd był wynikiem... naddokładności i superspecjalizacji? Pyta bowiem któryś z kolegów, ile łopatek wirnikowych ma turbina TK-200. Zespół fachowców, łącznie z szefem wielkiego biura konstrukcyjnego oraz laureatem nagrody państwowej pierwszego stopnia, długo dodaje, mnoży, odejmuje, a wreszcie: „Około 4 600, lecz nie jesteśmy pewni". Pomyśleć: przed chwilą ci sami znakomici fachowcy niezwykle precyzyjnie i przekonywająco charakteryzowali poszczególne rodzaje łopatek, metody ich obróbki, zasady korzystania z elektronowych maszyn matematycznych.

W drodze na kolację dzielę się refleksją z mym „wspaniałym". Ten opowiada coś a propos. Otóż podczas pokazu, na którym kręcił akrobację na „Iskrze", radio wezwało do „dokrętki", bo kolejny sztukmistrz powietrzny (na „Migu") ma opóźnienie. Gdy „Iskra" rozpoczyna immelmana, migowiec melduje: „Uważaj, wchodzę nad lotnisko". Wówczas Janusz bardzo serio: „Miałeś później!.. Poczekaj!"

Ot, poczekaj! Z prędkością kilkuset kilometrów na godzinę...

Dajmy jednak pokój błędom i ich źródłom. Jutro — do Inowrocławia. Krzywka, zaserwowana przez kierownika sportowego (a niby taki sympatyczny), już teraz wychodzi bokiem.

8 MAJA

Hotel „Pod Lwem" — etap pod psem. Dzienniku, tyś powiernikiem najlepszym. Wysłuchaj więc dwóch zawiedzionych, zrozpaczonych, wymyślających sobie od durniów i fajtłapów.

Wystartowaliśmy z Elbląga do Inowrocławia ufni w siły i szczęście. Od sędziowskiego stolika na mecie trzeciego etapu odeszliśmy jesz-

„Finis coronat opus", jak mówili Rzymianie, czyli w tłumaczeniu na język rajdowy: lądujemy we Wrocławiu i za chwilę konkurencje lotnicze będziemy mieli z głowy. Ale to jeszcze nie koniec Rajdu, ooo nie...
Foto: G. Kurzajczyk

cze w niezłych humorach. Spośród dziesięciu znaków i dziesięciu obiektów co nieco „się znalazło", lądowanie niezbyt udane (jak u większości załóg, bo teren fatalny), ale za to czas wprost fantastyczny. Na 261,5-kilometrowej trasie tylko dwie sekundy odchylenia od przewidzianej normy!

Wieczorem — cios. Okazało się, że spowici w „kit", czyli chmury i mgłę, wyskoczyliśmy z tej pioruńskiej krzywki. Na kilkanaście sekund, może na pół minuty, ale to wystarczyło, by minąć nie ujawniony punkt kontroli czasu. Nie zaliczono całej próby, kasując równą setkę punktów.

Cholerny pech. Na innym odcinku trasy — potknięcie bez znaczenia, a tam — przesądzające o porażce nie tylko etapowej. Koledzy i przyjaciele-rajdowcy współczują, ale i r o z u m i e j ą. Lecz inni? Jak im wytłumaczyć po powrocie do domu?

— Nie martw się — mówi Janusz. — Trzeba umieć przegrywać...

„Nie martw się". A po ciężkiego diabła przez dwie godziny mnożyłem i dzieliłem sześciocyfrowe liczby, sprawdzając, czy januszowe obliczenia suwakowe są precyzyjne? Po co te cztery miejsca po przecinku, to sumowanie ułamków sekund, te tabele regularności, to wyłażenie oczu z orbit za byle płótnem w kształcie litery T, L, X?

Nie martw się — mówi ten, który dosiadał „Pipera", „Żaka-3", „CSS-13", „Jaka-11", „PZL-101", „Junaka-3", „Zlina", „Jaka-18", „Biesa", „Jaka-23", „Miga-15". Który wyszkolił co najmniej kilkudziesięciu pilotów, spędził pod i nad chmurami 2 200 godzin. Który za drążkiem „Iskry" na pokazach steruje również... oddechem i biciem serca obserwatorów.

A może masz rację, kapitanie? Może ważne są nie tylko punkty?

9 MAJA

Rajd bez dowcipów, kawałów, niecodziennych sytuacji? Wykluczone!

Pytają dziś Pajdę z „Expressu Wieczornego": „Ile znalazłeś znaków?" „A co, były jakieś znaki na tym etapie?" — odpowiada prostodusznie Tadeusz.

Na konferencji prasowej Blauth ze „Sportowca" zadaje aż kilkanaście pytań z... dziedziny mechaniki i elektroniki. Od razu komentarz: „Jutro „Sportowiec" będzie „Przemysłowcem". A w ogóle, panie Blauth, czy to nie przesada zadawać na raz s t o pytań? Nie bądź pan takim chińskim dziennikarzem".

Cegielski z zielonogórskiej Rozgłośni PR życzy przed kolejnym startem swemu koledze z radia wrocławskiego — Waligórskiemu oraz jego pilotowi Grossowi: „Wszystkiego n a j d ł u ż s z e g o".

W recepcji wisi zdjęcie, obrazujące olbrzymi transportowiec na płycie lotniska. Obok — tekst tej treści:

„Pan Gawlik (drugi z prawej) wymienia swój aeroplan na coś okazalszego. On wam teraz pokaże! A oto moment ładowania zapasowych urządzeń pokładowych. Niżej — pojemnik na nagrody".

Ktoś miał dobre oko. Gawlik lubi zapasowe przyrządy, pedantycznie opracowane tabele, kreślenie map już nie z milimetrową, a chyba mikronową dokładnością. Lubi też powtarzać: „Na godzinę lotu trzeba pracować pięć godzin przy stole".

I ma efekty! Ubiegłoroczny zwycięzca RSDiP jest dwukrotnym mistrzem samolotowym Polski, dwukrotnym zwycięzcą Zlotu Południowo-Zachodniej Polski, członkiem kadry narodowej, zasłużonym mistrzem sportu samolotowego, zdobywcą licznych tytułów, nagród i wyróżnień. A nade wszystko — szlachetnym uparciuchem. Pan Władysław z Bielska-Białej wciąż bowiem lata (i zwycięża), choć... latek stuknęło sześćdziesiąt. Oto Zołotow powojennej połowy samolotowego półwiecza.

Rozmawiałem dzisiaj z Gawlikiem dość długo, bezpośrednio. Ambitny, nawet bardzo, zdolny i pracowity. Umie wyrzec się wielu przyjemności, aby tylko pójść do przodu, nie ulec młodym. Sądzę, że gawlikowe zmagania w kabinie są walką ze zbliżającą się starością. Walką piękną, męską, rozgrywaną mądrze i skutecznie.

Próbowałem nakłonić mego rozmówcę na kieliszek gronowego. Odmówił zdecydowanie.

— A może „Giewonta"?

— Dziękuję, nie palę.

10 MAJA

Trzeba mieć zdrowie! Zwiedzili dziesiątki zakładów, byli gośćmi władz miasta, wysłuchali chóru Kurczewskiego, igrali wraz ze studentami (studentkami?) na poznańskich juwenaliach, wypili w zakładach opiekuńczych i po prostu gastronomicznych ileś tam „Rieslingów" — a spać nie mogą. Harcerski ośrodek w Kiekrzu stał się wielką giełdą dociekań, spekulacji, obliczeń i życzeń. Znów punkty. Kto zyskał, kto stracił, kto przed kim i o ile, co byłoby gdyby...

Mój „kapitano" zapomniał, że „trzeba umieć przegrywać". Podniecony ósmym miejscem na etapie (tylko 20 pkt. od zwycięzcy), powtarza kilkakrotnie: „Popatrz, gdyby nie ta cholerna krzywka z „kitem", bylibyśmy po czterech etapach w ścisłej czołówce".

Kiwam głową, ale dumam o czym innym. O tym, że owe punkty, znaki, krzywki, „wu-pe-te" i „ka-pe-te" mają moc iście magiczną. Wiara nie dosypia, bo przed etapem kontempluje, kombinuje i liczy — po etapie zaś przeżywa całą trasę na nowo. Nie myśli o codziennych troskach — bo trosk rajdowych ma pod dostatkiem. Nie tytułuje „panie pułkowniku", bo „pan pułkownik" jest po prostu „tym pioruńskim Antosiem Milkiewiczem, twardą sztuką na „Biesie". Rajd ukazuje własną niewiedzę i czyjeś umiejętności. Dopinguje, uczy, cieszy. Udowadnia, że ci doskonali na „szybkich", ponaddźwiękowych — na skromnym rajdowym „Jaczku" też mają szanse... zgubić się niczym igła w lesie.

11 MAJA

Finis coronat opus. Ostatni kurs do Wrocławia — i koniec konkurencji lotniczej. Jutro komisja poda ostatnie wyniki.

Jakie dla nas?

Chyba niezłe. Podskoczymy z pewnością w górę — raz w tabeli, a kilka razy z radości. Udało się lepiej, niż niektórym rajdowym asom. Janusz gratuluje mi teraz znalezienia znaków i sprawnych obliczeń podczas lotu, ja jemu życzę natomiast, aby zawsze utrzymywał tak dokładne kursy, regularność i tak celnie lądował. Obaj gratulujemy sobie wszystkiego, co było dobre, milczymy o potknięciach. A potem: „Gdyby tak udało się zaliczyć jeszcze jeden rajd".

Haszysz, czy co?

No właśnie. Poznałem w ostatnich dniach co najmniej kilkunastu przysięgłych rajdowców i w ogóle maniaków lotnictwa, rezygnujących na rzecz skrzydeł z niedzielnego odpoczynku, urlopu, nadliczbówek, prac zleconych, miękkich bamboszy i telewizora. I to bynajmniej nie profesjonalistów. Np. rajdowa iskierka, drugi pilot „Lotu" — Krzysio Siciński. Np. Staszek Babiarz — naczelny inżynier energo-maszynowy w kopalni węgla brunatnego „Adamów". Np. Waldemar Gross — wicedyrektor Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu. Np. Zoltan Zeman — technik z huty w Budapeszcie...

Dość przykładów. Wszystkich takich ambitnych, niespokojnych, latających nie tylko dla chleba, nie sposób wymienić na kartkach dziennika. Może przydałoby się pióro literata, aby ów „ślad ocalić od zapomnienia". Bo słowa ulatują, ludzie odchodzą. Ilu dziś takich Ożogów, jak ten emerytowany pułkownik z Radomia, który całe życie poświęcił lotnictwu? Który pamięta (bo głęboko przeżył) nawet tak pozornie błahe, lecz jakże wymowne historyjki:

Wylądował słynny Żwirko wraz z Ożogiem na dziedzicowej łące. Podziwiali „Albatrosa" mieszkańcy dwóch wsi. Przyszła także kilkudziesięcioletnia pani dziedziczka.

— Pewny to aeroplan?

— Pewny.

— Równo fruwa?

— Równo.

— To zabierzcie mnie, panowie lotnicy. M o g ę umrzeć, ale m u s z ę zobaczyć, jak to wygląda...

Pani dziedziczka pozazdrościła ptakom.

12 MAJA

W kawiarni wrocławskiego „Grandu" — jak przed rokiem. Identyczne „proszę", „zaraz podam", „przyjdzie koleżanka". Warszawski „Express" strzela przez trzy szpalty: „Dym bez ognia wynaleźli polscy naukowcy". Za witrynami, w majowym słońcu, zwolenniczki „mini" demonstrują pierwszą opaleniznę. Kilka kilometrów dalej to samo słońce przegląda się w plexiglasowych wiatrochronach naszych „Jaków" i „Biesów"...

Teraz kolej na mnie. W fusach kawy szukam tematu do rajdowego reportażu.

Już wiem: napiszę o NICH. Najserdeczniej jak potrafię. Dzienniku, czas na ciebie. Pomóż pamięci.

TADEUSZ MALINOWSKI

MINĄŁ DZIEŃ

Zamykam oknem
lotnisko
hangary, pasy startowe
i samoloty
nieruchomo przycupnięte
na skraju
olbrzymiego pola wzlotów.

Zapada zmrok.

Zamykam oknem
lotnisko
z niewidzialną drogą w przestworza
do odległych krain świata
które przybliża samolot.

Nadchodzi noc.

Zamykam oknem
miniony dzień
i składam do snu skrzydła.
Tylko księżyc przez okno
kładzie blade światło
na rakietę
stojącą w dali.

Minął dzień.

Zamykam oknem
Księżyc
na którym wkrótce
stanie stopa ludzka
z planety Ziemi.

LOCKHEED L-14H „SUPER ELECTRA"

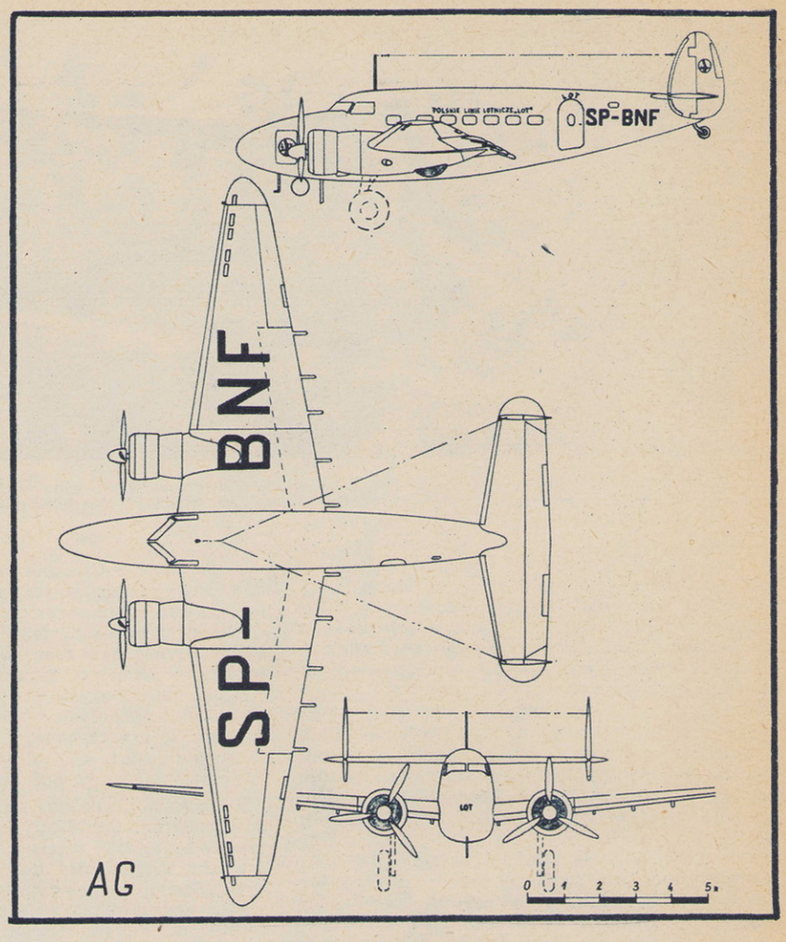
W 1938 r. Polskie Linie Lotnicze LOT zakupiły, jako pierwsze przedsiębiorstwo lotnicze w Europie, samoloty Lockheed-14 „Super Electra". Były to samoloty o dużym zasięgu 2,5-krotnie większym niż L-10A „Electra" i przeszło 1,5-krotnie większym niż DC-2. Lockheed L-14 był pierwszym samolotem pasażerskim wyposażonym w klapy Fowlera (poszerzacze) i w silniki z dwubiegową sprężarką, a później w śmigła z możliwością ustawiania w chorągiewkę. Prototyp L-14 wykonał pierwszy lot 29.VII.1937 r., a pierwszy samolot tego typu wszedł do użytku we wrześniu 1937 r. W wersji pasażerskiej L-14 był produkowany do 1940 r. (112 szt.) a w wersji bombowej „Hudson" w dużej liczbie (1 600 szt.) podczas wojny. Łącznie zbudowano ponad 4 600 samolotów rodziny „Electra": L-10, L-12, L-14 i L-18. W 1965 r. w użyciu znajdowały się jeszcze 4 samoloty L-14.

W kwietniu i w maju 1938 r. przybyło do Polski 6 samolotów L-14H. Otrzymały one znaki SP-BNE, F, G, H, J oraz SP-LMK. Samolot SP-LMK pilotowany przez dyr. nacz. PLL LOT inż pil. W. Makowskiego i pil. Z. Wysiekierskiego wykonał próbny lot transatlantycki na trasie Los Angeles — Buenos Aires — Warszawa (w 1940 r. LOT zamierzał użyć te samoloty na planowanej linii południowoatlantyckiej). W czerwcu 1938 r. samoloty L-14H weszły na linie zagraniczne i krajowe LOT-u.

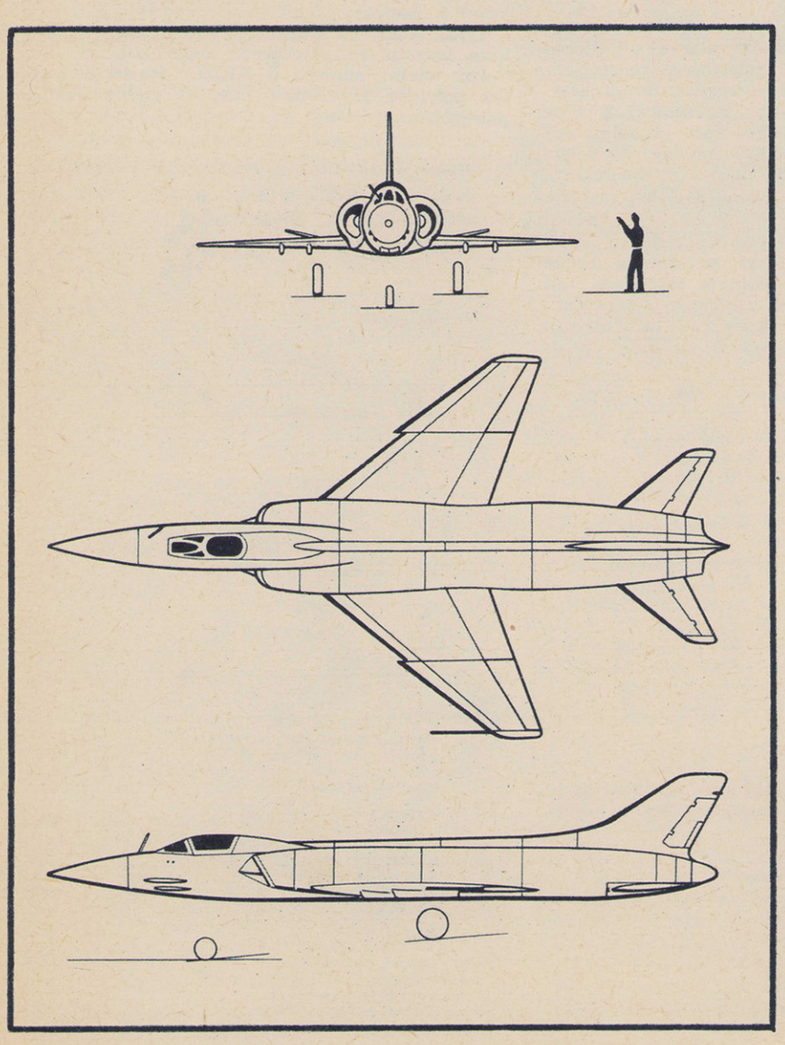
Lockheed-14H był dwusilnikowym dolnopłatem z wciąganym podwoziem i z podwójnym usterzeniem pionowym. Stanowił on dalsze rozwinięcie samolotu L-10A „Electra". Konstrukcja samolotu była metalowa, półskorupowa. Płat trójdzielny wyposażony w hydraulicznie uruchamiane klapy Fowlera. Podwozie z amortyzacją olejowo-powietrzną, wciągane hydraulicznie. Koła z hamulcami tarczowymi. Koła po wciągnięciu częściowo wystawały z gondoli. Cztery integralne zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 2 438 l mieściły się w środkowej części płata. Dwa 9-cylindrowe gwiazdowe silniki Pratt-Whitney R-1690 „Hornet" SIEG o mocy nominalnej 750 KM i startowej 850 KM wyposażone w śmigła metalowe samoprzestawialne. Kabina była dwumiejscowa; trzeci członek załogi (mechanik-steward) miał swoje miejsce w kabinie pasażerskiej. Tablica pokładowa wyposażona w komplet przyrządów do pilotażu bez widoczności, zawierający m. in. sztuczny horyzont, żyrobusolę, radiokompas i wskaźnik radiolatarni. Samolot wyposażony był w pilota automatycznego i trzy radiostacje (nadawczo-odbiorcze, radiokompasu i wskaźnika radiolatarni). Kabina pasażerska o 12 fotelach w dwóch rzędach (11 — dla pasażerów), miała izolację dźwiękową, oświetlenie sufitowe i lampki indywidualne do czytania, wentylację oraz ogrzewanie ciepłym powietrzem. Za kabiną pasażerską znajdował się bufet i toaleta. W przodzie i w dole kadłuba — bagażniki dla 1 500 kG bagażu.

Lockheed-14H miał pneumatyczne lodochrony na krawędziach skrzydeł i usterzenia poziomego oraz cieczowe lodochrony śmigieł. Na silnikach znajdowały się gaśnice. Stery i lotki były wyposażone w klapki odciążające, dla zmniejszenia wysiłku pilota przy sterowaniu. Mimo zastosowania klap-poszerzaczy na skrzydłach, samolot miał dużą prędkość opadania przy schodzeniu do lądowania. W 1938 r. na L-14H LOT-u, dla poprawienia własności aerodynamicznych samolotu przy małych prędkościach lotu, wycięto w noskach skrzydeł stałe szczeliny (skrzela) oraz przeprowadzono próby modyfikacji przedniej części profilu skrzydła według wytycznych Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. W 1939 r. zamieniono śmigła na samoprzestawialne z możliwością ustawiania w chorągiewkę, co było bardzo korzystne w razie zatrzymania się jednego silnika.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



HAL HF-24 „MARUT" ● INDIA

Hinduska wytwórnia lotnicza w Bangalore, Hindustan Aeronautics Ltd (HAL), produkuje z licencji samoloty Folland „Gnat" i śmigłowce „Alouette", ale zajmuje się również konstrukcją i budową własnych samolotów. Do ważniejszych należą: odrzutowy samolot treningowy HJT-16 „Kiran" i naddźwiękowy myśliwiec HF-24 „Marut". Prace nad projektem, przy udziale dra Kurta Tanka (konstruktora Focke Wulfa), rozpoczęto w 1956 r. Próby prowadzono w tunelu, ale także na latającym, drewnianym modelu — szybowcu w skali 1:1.

Pierwszy prototyp samolotu, wyposażony w silniki Bristol Siddeley „Orpheus-703", został oblatany w czerwcu 1961 r. Samolot znajduje się w produkcji w wersji Mk. I z silnikami „Orpheus-703" i w wersji Mk. IA z silnikami „Orpheus-703" wyposażonymi w dopalacze. W przygotowaniu znajduje się również wersja dwumiejscowa HF-24 Mk. IT, do treningu pilotów. W przyszłości samolot będzie wyposażony w silnik o większym ciągu, jako Mk. II. Będą to prawdopodobnie silniki E-300 budowane w zakładach Heluan w ZRA. Jeden samolot został dostarczony do Egiptu dla przeprowadzenia prób nowych silników. Odbył on swój pierwszy lot w marcu 1967 r.

HF-24 „Marut" jest dwusilnikowym myśliwcem przechwytującym. Skrzydła skośne, o cienkim profilu, posiadają uskok krawędzi natarcia w połowie rozpiętości. Lotki i klapy sterowane hydraulicznie. Kadłub o ostrym dziobie wykazuje w tylnej części przewężenie, wynikające z „reguły pól". Usterzenie klasyczne, skośne. Statecznik poziomy, przestawiany w locie hydraulicznie. Podwozie trójkołowe. Silniki umieszczone są w tylnej części kadłuba, obok siebie i zasilane powietrzem przez boczne wloty zaopatrzone w półstożkowe generatory skośnych fal uderzeniowych. Kabina pilota wyposażona jest w wyrzucany fotel Martin Baker Mk. S4, umożliwiający ratunek z poziomu ziemi.

Uzbrojenie składa się z działek Aden kal. 30 mm i wysuwanego zasobnika zawierającego 48 rakiet powietrze-powietrze. Pod skrzydłami można podwiesić 4 bomby po 450 kG, dodatkowe zbiorniki paliwa lub inne rodzaje uzbrojenia (JŚ)

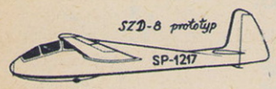
DANE TECHNICZNE

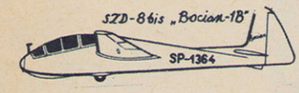
Wymiary: Rozpiętość — 9,00 m, długość — 15,87 m, wysokość — 3,60 m, pow. nośna — 25,45 m kw.

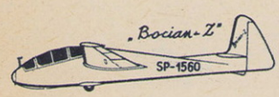
Ciężary: Ciężar własny — 6 133 kG, ciężar całkowity 8 785 kG.

Osiągi (Mk. I — silnik „Orpheus-703": Prędkość maks. (12 000 m) — Ma — 1,02, prędkość min. — 245 km/h. W wersji Mk. II (2 x E-300) przewidziana prędkość maks. — Ma — 2,2.

KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



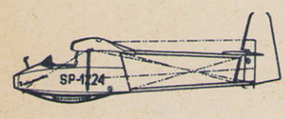


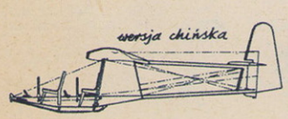


36. SZD-9 „BOCIAN" (1952)

Dwumiejscowy szybowiec treningowy i zawodniczy, zaprojektowany równocześnie z „Jaskółką" przez inż. inż. M. Wasilewskiego, R. Zatwarnickiego i J. Sandauera. Prototyp oblatano w marcu 1952 r. Wolnonośny średniopłat konstrukcji drewnianej. Skrzydła odznaczają się charakterystycznym skosem do przodu. Dwumiejscowa oszklona kabina z miejscami jedno za drugim. Budowany seryjnie w wielu wersjach (1A, 1B, 1C, 1D i Z) dla kraju i na eksport. Zbudowano łącznie przeszło 200 „Bocianów". Na szybowcu tym pobito szereg rekordów międzynarodowych.

Rozpiętość – 18,1 m, długość – 8,2 m, wydłużenie – 16,2. Ciężar całkowity – 500 kG. Doskonałość – 26, opadanie min. – 0,82 m/s, prędkość nurkowania – 200 km/h.





37. „SALAMANDRA-53" (1953)

Ulepszona wersja „Salamandry-49" z powiększonym usterzeniem wysokości, dodanym wiatrochronem i kilkoma dalszymi zmianami. Prototyp oblatano w maju 1953 r. Budowany seryjnie. Opracowano również specjalną wersję „53 A" dla Chińskiej Republiki Ludowej, gdzie była budowana z licencji. Tamże zbudowano dwumiejscową wersję szkolną „Salamandry", z odkrytymi miejscami (jedno za drugim).

Rozpiętość – 12,48 m, długość – 6,48 m, wydłużenie – 9,2. Ciężar całkowity – 225 kG. Doskonałość – 15,2, opadanie min. – 0,8 m/s, prędkość nurkowania – 200 km/h.

LEKARZ ODPOWIADA

KAZIMIERZ FIOŁEK — KRAKÓW. Z licznych zmian zachodzących na wysokości w czasie lotów największy wpływ na ustrój pilota wywierają zmiany związane z działaniem obniżonego ciśnienia atmosferycznego. Niedotlenienie wysokościowe jest przyczyną zmniejszenia nasycenia tlenem krwi, co doprowadza do tzw. głodu tlenowego. W przypadku silnego niedotlenienia zmiany w ustroju przybierają charakter patologiczny, doprowadzając do rozwoju tzw. choroby wysokościowej, a w stanach krańcowych do śmierci.

Najbardziej wrażliwe na głód tlenowy są komórki ośrodkowego układu nerwowego, a zwłaszcza komórki kory mózgowej. Doprowadza to do wczesnego zaburzenia czynności psychicznych i regulacji nerwowej czynności wszystkich narządów.

KAZIMIERZ DOBRZAŃSKI — GDAŃSK i EUGENIUSZ ZABUJ — LEGNICA. Służba w powietrzu wymaga dobrego stanu zdrowia. Dlatego też kandydaci do lotnictwa muszą być poddawani starannej selekcji przed dopuszczeniem ich do szkolenia w powietrzu. Doświadczenie uczy, że osoby mające wady zdrowia, które zostały przeoczone przy badaniu lekarskim, szybko ulegają dyskwalifikacji jako piloci. Wymagania stawiane organizmowi pilota wynikają z wpływu lotów tak na poszczególne narządy jak i na całość ustroju. Kandydat na pilota musi mieć dobry wzrok i słuch, sprawny narząd równowagi, normalny układ nerwowy, sprawny układ krążenia i oddychania, właściwą budowę ciała i dobrą budowę układu ruchowego kończyn dolnych. Uprawianie sportu, ćwiczenia gimnastyczne mogą wpłynąć korzystnie na stan zdrowotny organizmu.

Dr med. HENRYK KLIMEK

POCZTA LOTNICZA

ODZNAKA PILOTA SAMOLOTOWEGO SPORTOWEGO

Konkurs na odznakę pilota samolotowego sportowego ogłoszony przez Aeroklub PRL nie przyniósł, jak wiadomo, spodziewanych rezultatów (pisaliśmy o tym w 46 numerze SP z 17 listopada 1968 r.). Echa tego konkursu, jak i sam pomysł ustanowienia takiej odznaki, budzi jednak wciąż żywe zainteresowanie wśród naszych Czytelników. Niektórzy z nich przesyłają nawet pod adresem naszej redakcji własne projekty odznaki.

Ciekawsze z tych projektów, nadesłane przez **Jana Miedzińskiego z Przysuchy, Tadeusza Pawlika ze Świdnika i Wiesława Kaliszewskiego z Mińska Maz.**, publikujemy w celu przypomnienia Aeroklubowi PRL o sprawie ustanowienia odznaki pilota samolotowego sportowego. Dla zainteresowanych projekty Czytelników znajdują się do wglądu w naszej redakcji.

Czytelnikom natomiast pragniemy przypomnieć, że do czasu ogłoszenia przez Aeroklub PRL nowego konkursu na odznakę pilota samolotowego sportowego, przesyłane pod adresem naszej redakcji projekty nie mogą liczyć na żadne nagrody ani na realizację.

Projekty Tadeusza Pawlika ze Świdnika.

Projekt Jana Miedzińskiego z Przysuchy.

Projekt Wiesława Kaliszewskiego z Mińska Maz.

MALOWANIE „WILGI"

Jak malowane są samoloty „Wilga 3P" i „Wilga 3A"? — pyta **Stanisław Marchliński z Białegostoku.**

„Wilgi 3P" i „Wilgi 3A" malowane są podobnie jak „Wilgi 2" i „Wilgi C" według projektu A. Mroczka: trójbarwnie, z czerwonym paskiem z obrzeżem białym wzdłuż kadłuba i na końcach sterów i skrzydeł. Góra kadłuba — biała lub srebrna, niemalowana. — Przypomnieć warto, że „Wilga 3S" malowana jest podobnie lecz na jasnoniebiesko. Na sterze kierunku tylko jeden pasek. Znak czerwonego krzyża na kadłubie, usterzeniu pionowym i skrzydłach. Natomiast „Wilgi C" w wersji rolniczej malowane były w całości na żółto.

KALENDARZYKI LOTNICZE

Witold Martynowski — Lądek Zdrój. Obecnie nie ma, niestety, w sprzedaży kalendarzy lotniczych. To popularne w swoim czasie wśród miłośników lotnictwa wydawnictwo od dobrych kilku lat nie jest w ogóle wydawane.

Gdy chodzi o rozpoczęcie szkolenia lotniczego, to radzimy skierować się do najbliższego aeroklubu. Jest nim Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jan Parczewski — Szczecin, ul. Niedziałkowskiego 20/2 poszukuje książki Wł. Parczewskiego „Meteorologia szybowcowa". W zamian odstąpi ewentualnie książki lotnicze, np. Z. Szajewskiego „Od RWD do MIGA" czy W. Schiera „Miniaturowe silniki spalinowe".

Poszukuje też wyłącznika czasowego 6 min. do modeli wolnolatających.

NIEWŁAŚCIWE IMIĘ

W numerze 19 SP z 11 maja br. opublikowano skład osobowy i funkcje nowo wybranego Zarządu Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Warszawskim. Przy moim nazwisku (sekcja historyczna) podano niewłaściwe imię Władysław zamiast Zdzisław. Proszę o sprostowanie tej pomyłki — pisze **mgr inż. Zdzisław Winecki z Warszawy.**

Niniejszym prostujemy. Przepraszamy.

ADRESY

Andrzej Żyluk — Szczecin. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy.

W lotniczej KSIĘGARNI

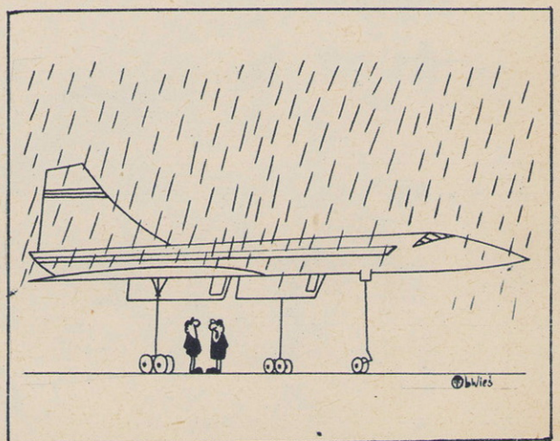
Bolesław Gaczkowski ● ŁOSIE ATAKUJĄ SAMOTNIE. Wydawnictwo MON, Warszawa 1969. Wydanie I, str. 117, rys. 1. Cena zł 5.

Książeczki lotnicze popularnej serii „Żółtego Tygrysa" dość często różnią się poziomem opracowania, doborem mniej lub więcej atrakcyjnego tematu. Od zupełnie słabych do wręcz znakomitych. Obecnie, po serii kilku mniej ciekawych pozycji lotniczych, wydawnictwo postarało się o „Tygrysa" doskonałego. Ciekawy temat, dobry język, sugestywny opis. Jeżeli chodzi o stronę ściśle historyczną, to „Łosie" atakują samotnie" nie tylko są wiernym obrazem września 1939 r., ale ponadto dostarczają wielu dość istotnych, mało na ogół znanych, szczegółów tych tragicznych chwil. Kto więc szuka odpowiedzi na pytanie — dlaczego znakomite konstrukcyjnie „Łosie", obsadzone przez dzielne, wcale nieźle wyszkolone załogi, nie spełniły swego zadania, to niech przeczyta tę żywo napisaną kronikę działań dwóch dywizjonów tych wspaniałych maszyn bombardowania dziennego.

Nie mogę zakończyć recenzji tej ciekawej książeczki, która tak obrazowo przypomina wydarzenia sprzed 30 lat, nie przytoczywszy dla oceny użycia świetnych „Łosi" akapitu z ostatniej strony opowiadania: „Lotnictwo bombowe używane było wyłącznie do zwalczania hitlerowskich kolumn pancernych, którym armia polska nie była w stanie przeciwstawić odpowiednich środków naziemnych. W ten sposób ogólna słabość armii wrześniowej odbiła się fatalnie na rodzaju zadań wykonywanych przez brygadę bombową, szczególnie zaś przez dywizjony ŁOSI, stanowiące jej główną siłę uderzeniową. A przecież ŁOSIE, jako średnie bombowce, nie były przeznaczone do walki z czołgami".

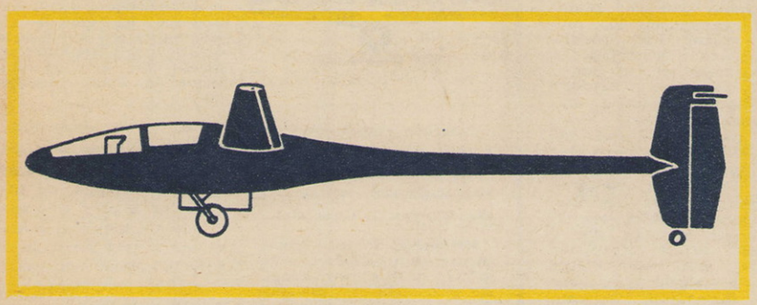
Otóż to właśnie. Wielu zapomina o tym, że ŁOSIE z braku innych maszyn spełniały zadania, do których już z góry konstrukcyjnie nie były przeznaczone, ani w tym kierunku nie były szkolone ich załogi. I szkolone być nie mogły. ŁOSIE powinny bowiem należeć do lotnictwa strategicznego, były budowane z myślą bombardowań dziennych z dużej wysokości znacznych obiektów poza frontem, a nie rozproszonych, drobnych celów na polu walki.

JAN KOWNACKI



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

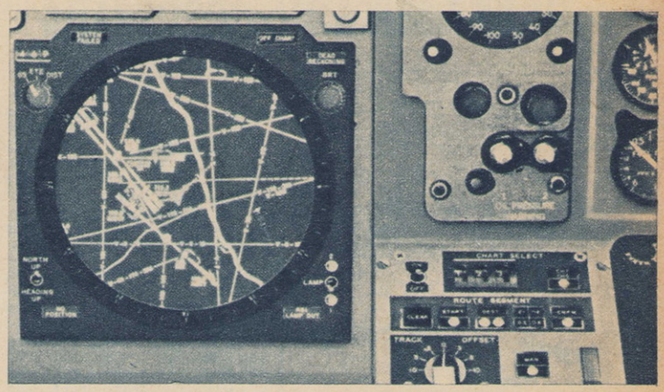
PROJEKT SIGMA



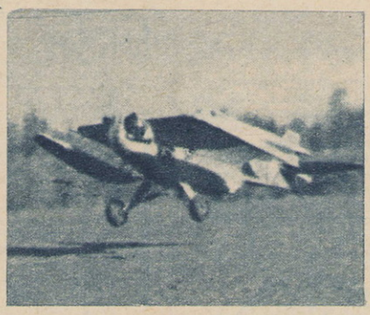
Za nazwą „Projekt Sigma" kryje się nowy brytyjski szybowiec wyczynowy klasy otwartej, przygotowywany na mistrzostwa świata w 1970 r. w Marfa. Szybowiec opracowują zakłady Slingsby. Ma on mieć rozpiętość rzędu 21 m i ciężar całkowity — 566 do 590 kG. Doskonałość obliczeniowa — 50 przy prędkości 102 km/h i 32 przy prędkości 185 km/h. Minimalne opadanie — 0,55 m/s przy prędkości 69,4 km/h. Profil płata — Wortmann. Skrzydła metalowe ze stopów aluminiowych. Wysokie podwozie wciągane. Konstruktorem szybowca jest John Sellar. Niedawny pożar zakładów Slingsby opóźnił budowę szybowca „Sigma". Mimo to oczekuje się, że oblot prototypu nastąpi we wrześniu 1969 r. Koszt budowy pierwszego prototypu — ok. 75 000 dolarów.

Rysunki i zdjęcia: „Aerokurier". „Flying".

PILOT I KOMPUTER



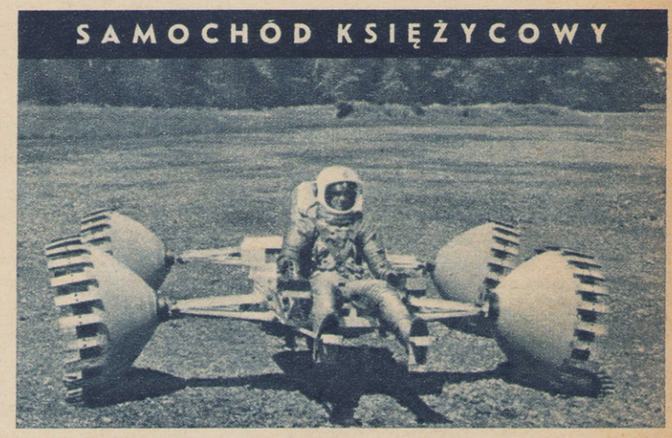
Nowy system nawigacyjny dla samolotów komunikacyjnych bliskiego zasięgu nosi nazwę NAVIDIR. Aktualne położenie lecącego samolotu pilot widzi na ekranie stanowiącym mapę. Podstawowym zespołem urządzenia jest miniaturowy komputer, porównujący dane otrzymywane z czujników stanu lotu oraz busoli magnetycznej z danymi zaprogramowanego kursu, a także z bieżącymi wskazaniami pokładowych systemów radionawigacyjnych (VOR, DME itd.). Uzyskane wyniki komputer przetwarza w ruch sylwetki symbolicznego samolotu na ekranie — mapie. Co pół godziny urządzenie powtarza pełny cykl obliczeniowy położenia samolotu, dzięki czemu pilot ma praktycznie niemal ciągły obraz ruchu. Mapy terenu, przechowywane na mikrofilmach, są rzutowane automatycznie na ekran. Przewiduje się, że w przyszłości podobne urządzenia nawigacyjne staną się niezbędnym wyposażeniem małych samolotów pasażerskich i dyspozycyjnych.



DZIWOLĄG

Jednym z dziwniejszych samolotów eksperymentalnych ostatnich czasów jest amatorski „trójpłat" W. Seiferta, próbowany od 5 lat w Anchorage na Alasce. Jest to „latający kadłub" z płatem trójszczelinowym o małej rozpiętości. Francuskie badania (Bertin) nad podobnym układem wykazały duże zalety (mała prędkość startu i lądowania oraz znaczna prędkość przelotowa — uzyskiwane bez stosowania klap). W. Seifert rozpoczął w 1964 r. od prób z modelem bezzałogowym wielkości naturalnej. Obecnie lata już sam na tym samolocie. Widoczne na zdjęciach — pochylone do startu końcówki skrzydeł są podnoszone w locie szybkim.

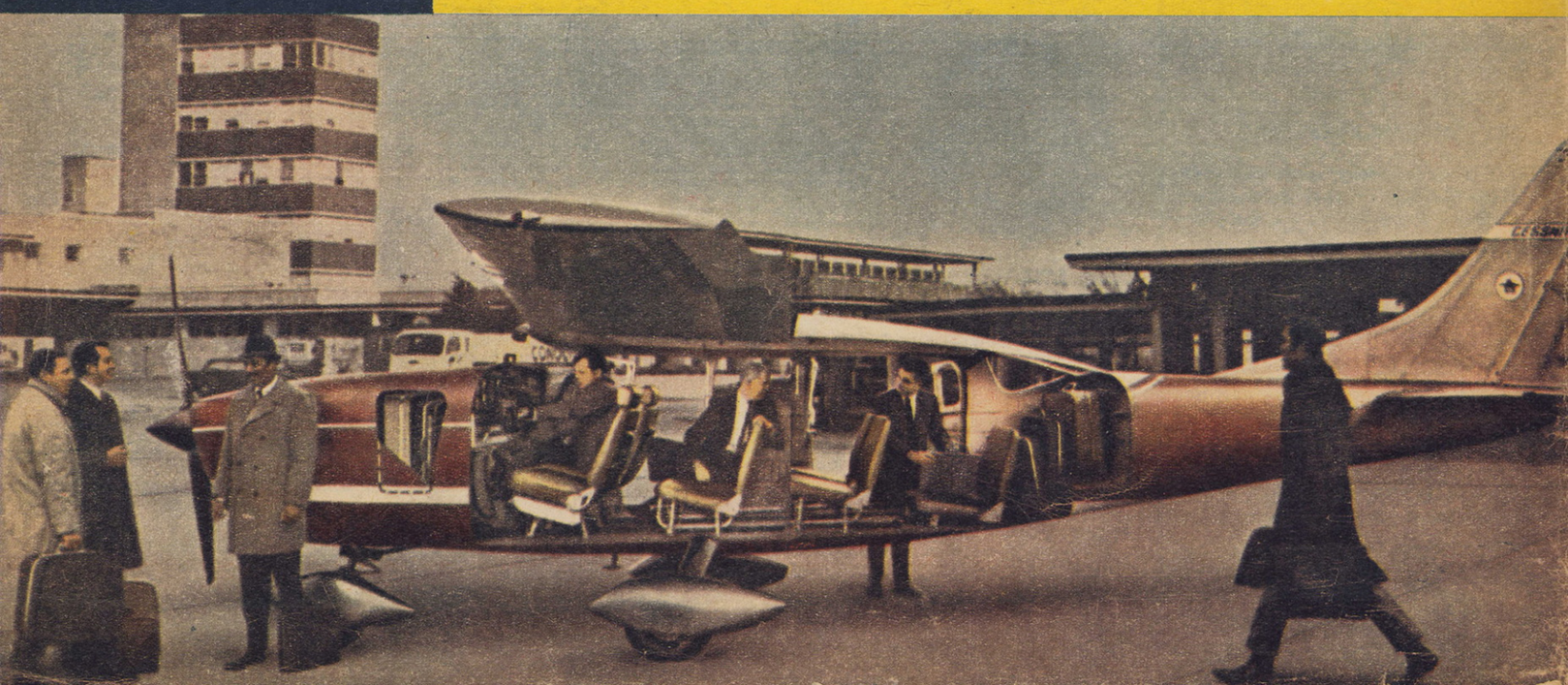
SAMOCHÓD KSIĘŻYCOWY



W ostatnim czasie porzucono dawne koncepcje budowy pojazdu księżycowego przeznaczonego do poruszania się po powierzchni Srebrnego Globu. Pojazd taki będzie niezbędny w wyprawach księżycowych. Oczekuje się, że dzięki nowemu pojazdowi DLRV (na zdjęciu) stokrotnie wzrośnie sprawność astronauty na Księżycu. Złożony pojazd ma się mieścić w dolnej części statku wyprawowego LM. Ma zabierać 1 osobę i 45 kg aparatury badawczej. Przewidziano możliwość zdalnego kierowania z Ziemi.

DŁUGI SAMOLOT

Jednosilnikowy samolot dyspozycyjny i pasażerski Cessna-207 należy do najlepiej wykorzystanych pod względem udźwigu: Zabiera — 7 osób, ma 5 dużych drzwi, przestrzeń ładunkową o pojemności do 4,44 m³ i zasięg handlowy — 320 do 480 km. Silnik tłokowy o mocy 285 KM (lub turbośmigłowy). Rozpiętość — 10,97 m, długość — 9,52 m, prędkość max. — 272 km/h. Ciężar własny — 837 kG, ciężar użyteczny — 837 kG. Na zdjęciu — przekrój samolotu z pokazaniem wykorzystania wnętrza. Samolot może zabierać dodatkowy pojemnik bagażowy podwieszony pod kadłubem.



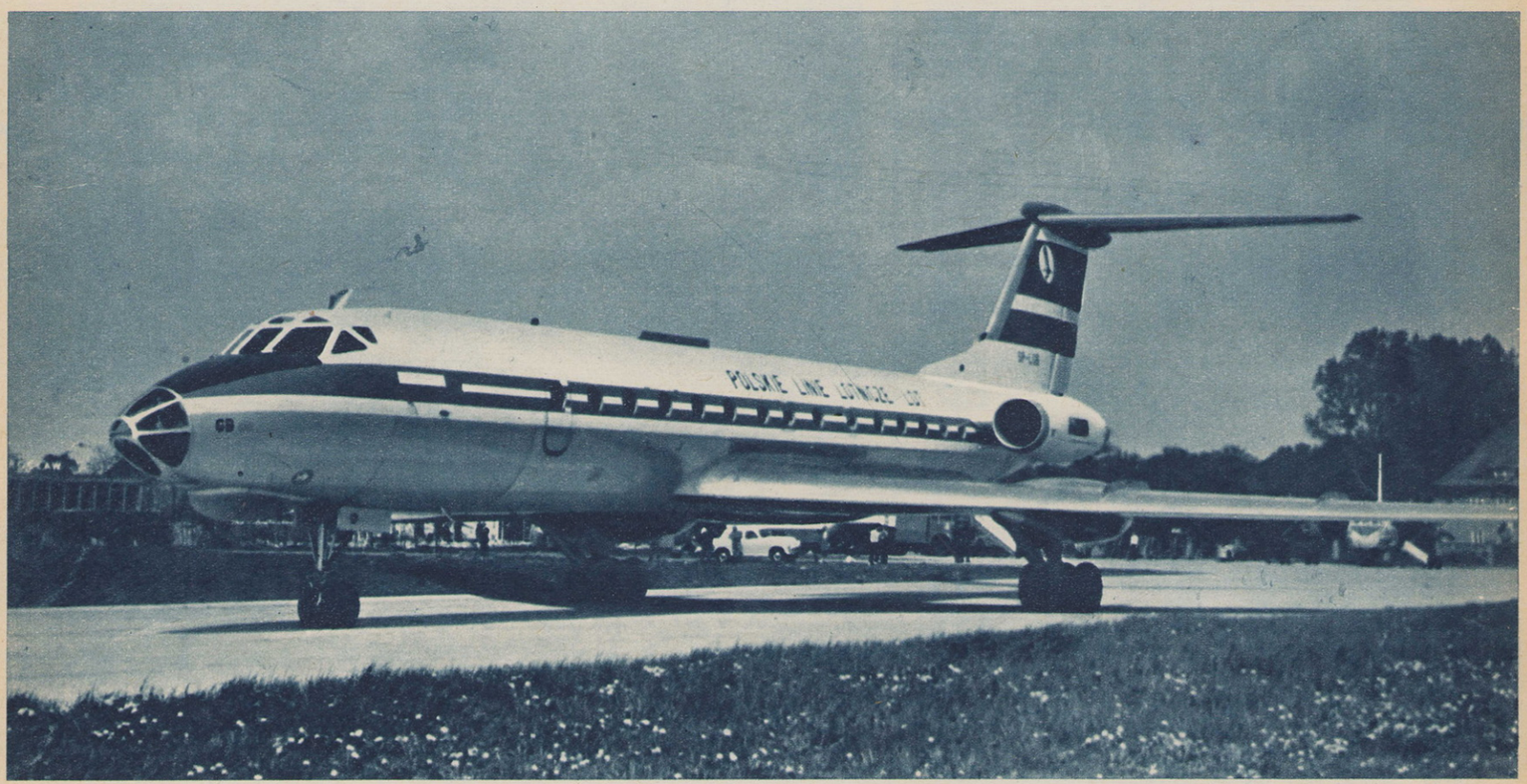
LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT”

NR 90 • LIPIEC 1969

JUBILEUSZ OJCZYZNY

Samolot Li-2 na Okęciu — przed paru laty.



Odrzutowe „jaskółki” w polskim lotnictwie komunikacyjnym — radzieckie Tu-134.

UROCZYSTOŚCI związane z XXV-leciem Polski Ludowej są znakomitą okazją do spojrzeń retrospektywnych. Przez pryzmat osiągnięć i sukcesów warto bowiem popatrzeć i przypomnieć naprawdę trudny start na wszystkich odcinkach naszego powojennego życia.

Zniszczenia wojenne, świadomie niszczycielskie operacje Niemców pozostawiły kraj i jego zdziesiątkowaną przez okupanta ludność w niezwykle trudnej sytuacji.

Ale nie ostygły jeszcze spalone mury, gdy na teren fabryk wkroczyli pierwsi robotnicy, chcąc jak najszybciej uruchomić produkcję dla wolnego kraju!

Również budowę lotnictwa komunikacyjnego w powojennej Polsce trzeba było zaczynać dosłownie od podstaw. Jeszcze w czasie trwania działań bojowych, w końcu lutego 1945 roku, wydano dekret o reaktywowaniu Polskich Linii Lotniczych LOT jako przedsiębiorstwa państwowego. Ze względu na brak fachowego personelu i rozmiary zniszczeń, trzeba było na tym etapie skorzystać z pomocy lotników wojskowych. Naczelny Dowódca Wojska Polskiego polecił zorganizowanie Oddziału Lotnictwa Cywilnego. Z końcem marca uruchomiono pierwsze regularne linie, obejmujące szereg miast wyzwolonej części kraju. O tym, jak dalece pionierskie były te poczynania, niech świadczy fakt, że na porządku dziennym zdarzały się wypadki ostrzeliwania samolotów przez kryjące się jeszcze w lasach rozproszone oddziałki hitlerowskie.

Warto przypomnieć, że do końca 1944 r. wykonano 1 039 lotów, przebywając 316 000 km i przewożąc 4 811 pasażerów oraz 73 tony przesyłek. Samolotami obsługującymi trasy z Lublina do Białegostoku. Rzeszowa i Przemyśla, a następnie do Jarosławia i Mińska Mazowieckiego, były Douglasy DC-3 budowane na licencji w ZSRR o nazwie Li-2 oraz samoloty łącznikowe typu Po-2, popularne „kukuruźniki”.

Na początku 1945 r. działalność przewozowa Oddziału Lotnictwa Cywilnego przybrała na sile. Wyzwalane są coraz większe tereny kraju.

W marcu 1945 r. PLL „LOT” uruchamiają swoje pierwsze oddziały w Lublinie, Krakowie, Łodzi i Rzeszowie. Przy pomocy Oddziału Lotnictwa Cywilnego DWL w dniu 30 marca uruchomiono pierwszą okrężną linię na trasie: Warszawa – Łódź – Kraków – Rzeszów – Lublin – Warszawa. W kwietniu (15) przekazano do eksploatacji drugą linię okrężną Warszawa – Łódź – Poznań – Katowice – Łódź – Warszawa. 30 kwietnia uruchomiono pierwszą bezpośrednią linię z Warszawy do Białegostoku.

Zorganizowana sieć lotnicza o długości 2 527 km obejmowała swym zasięgiem prawie wszystkie miasta wojewódzkie i łączyła je z Warszawą.

W 1945 r. przewieziono pięciokrotnie większą ilość pasażerów i przesyłek w porównaniu z rokiem poprzednim. Należy równocześnie podkreślić dobre wykorzystanie samolotów, o czym świadczą następujące cyfry. W 1944 na 1 wykonany lot przypadało średnio 4,6 pasażera i 70,2 kg ładunku, to w 1945 już 18 pasażerów i 267,6 kg.

O dynamice przewozów w tym pionierskim okresie świadczy jeszcze jedno – zaskakujące – porównanie: liczba przewiezionych w 1945 r. pasażerów była prawie dwukrotnie większa od liczby pasażerów na liniach krajowych PLL LOT **w 1938 r.**

Zasłużony dla lotniczej komunikacji polskiej Oddział Lotnictwa Cywilnego zakończył swą działalność 15 grudnia 1945 r., przekazując „LOT-owi” 10 samolotów Li-2 oraz 5 Po-2.

Rok 1946 to pierwsze po wojnie połączenia zagraniczne. W kolejności idą: Berlin, Paryż, Sztokholm i Praga. W równe dziesięć lat później Polska miała już połączenia z 12 krajami, a sieć linii miała długość 10 167 km.

Systematycznie rosną ilości przewiezionych pasażerów i frachtu, wydłużają się linie, unowocześnia się sprzęt.

Ale nie tylko przewóz pasażerów był przedmiotem troski PLL „LOT”. Mało kto dzisiaj może pamięta, że w latach 1948–1956 przedsiębiorstwo nasze prowadziło walkę ze szkodnikami pól i lasów. Do opylania dostosowano 8 samolotów Li-2 oraz szereg maszyn przejętych od aeroklubów. Do innych prac gospodarczych należało ponadto wysiewanie nawozów mineralnych, usługi aerofotogrametryczne i zwalczanie pożarów. Były to bardzo istotne dla naszej gospodarki narodowej czynności i piloci PLL „LOT” wykonywali je zawsze niezwykle starannie.

Powojenna historia „LOT-u” – organicznie związana z rozwojem całego kraju – zawiera wiele interesujących kart, które czekają na osobne i kompleksowe opracowanie. Należymy niewątpliwie do najstarszych przewoźników europejskich, a 40 lat w służbie pasażerów to naprawdę pokaźny szmat czasu.

Nakłada to na PLL „LOT” szczególne obowiązki, o czym wszyscy pracownicy doskonale wiedzą. Świadczą o tym nie tylko wyniki eksploatacyjne, ale i czyny 25-lecia podejmowane przez całe kolektywy, jak i przez poszczególnych pracowników LOT-u

W roku jubileuszowym otrzymaliśmy piękny i nowoczesny międzynarodowy port lotniczy, przybywa stale nowoczesny sprzęt. Ilość zagranicznych lotnisk, na których lądują odrzutowce TU-134 w lotowskich barwach, systematycznie rośnie.

Te wszystkie okoliczności warto sobie uzmysłowić w dniu wielkiego święta: XXV-lecia Polski Ludowej.

POLSKA MODNA

Zainteresowanie Polską, jej kulturą i przyrodą nadal nie słabnie. Codziennie przyjeżdżają do naszego kraju liczni goście z całego świata, chcąc poznać bliżej kraj ludzi znad Wisły i Bałtyku, Odry i Tatr. Wśród nich specjalnie cieszą wizyty dziennikarzy, którzy dzielą się potem wrażeniami na łamach prasy swojego kraju. Jest to szczególnie cenne w roku XXV-lecia Polski Ludowej, gdyż daje naszym gościom możliwości wyjątkowo wszechstronnego ujęcia interesujących ich zagadnień.

Ostatnio gościliśmy w Warszawie i innych miastach grupy dziennikarzy z Danii, Kanady i Norwegii oraz przedstawicieli biur podróży i prasy włoskiej.

Dziennikarze kanadyjscy interesowali się głównie różnymi formami aktywnego odpoczynku, ale pytanie „kiedy LOT uruchomi linię za Atlantyk" też padło... Na naszym zdjęciu wykonanym na terenie MDL stoją: Eric Knutti, kierownik grupy; Peter Stursberg, komentator telewizyjny z Ottawy; William Steward z Canadian Press w Montrealu; George Prentice, redaktor naczelny „News Chronica" i Dian Austin z „Montreal Gazette".

Grupa młodych ludzi — to nasi goście z Danii i Norwegii. Z podróży po Polsce wrócili wyraźnie zadowoleni. W czasie rozmowy na lotnisku interesowali się bardzo nie tylko historią „LOT-u", ale i naszym najnowszym sprzętem. Przy podawaniu danych technicznych ołówki dziennikarskie poszły w ruch, a radość była pełna gdy dowiedzieli się, że do Kopenhagi polecą właśnie TU-134. Na zdjęciu widoczni: Arne Thorbjornsen z „Aftenposten", Brigitte Kreutzmann z „Motoru" (Kopenhaga), Fritz Nilsen z Norsk Telegrambyra Pressens Hus, Gerd Haugen z „Vart Blad" (Oslo) oraz Jorgen Stegumfeld z Danii.

Dziennikarzy włoskich nie udało się nam sfotografować w komplecie. Dwaj ruchliwi ludzie z Mediolanu Gian Spartaco Bertoletti, dyrektor generalny „Pubbliturist" oraz Cesare Pesenti z „Corriere della Sera" udali się ponownie do Krakowa, przedłużając swój pobyt w Polsce o 3 dni. Przed odlotem do Włoch przedstawiamy naszym czytelnikom: Adelę Gallotti z „La Stampa", Angelo Matacchiera z „Unity", Lampredi Angelo z „Il Popolo" oraz Giorgio Tedeshi z „Viavai".

Balet Operetki Poznańskiej — na lotnisku.

Pod znakiem muz i Merkurego

TEGOROCZNE Targi Poznańskie należy odnotować ze szczególną atencją. Wśród wielu wystawców z 40 krajów już po raz 27 znalazły się także PLL „LOT", oferując tradycyjnie swe usługi w przewozach pasażerskich i frachtowych. Ruch był i tym razem bardzo duży, gdyż mimo 6 połączeń dziennie z Warszawą (w tym jeden rejs IŁ-18 ze 102 miejscami) i bezpośrednich lotów do Kopenhagi i Berlina, kłopoty z kupnem biletu były wyjątkowo duże. Kto nie zadbał o wcześniejszą rezerwację, jechał — niestety — pociągiem. Personel pięknie odnowionego pawilonu „LOT-u" miał naprawdę ciężki żywot.

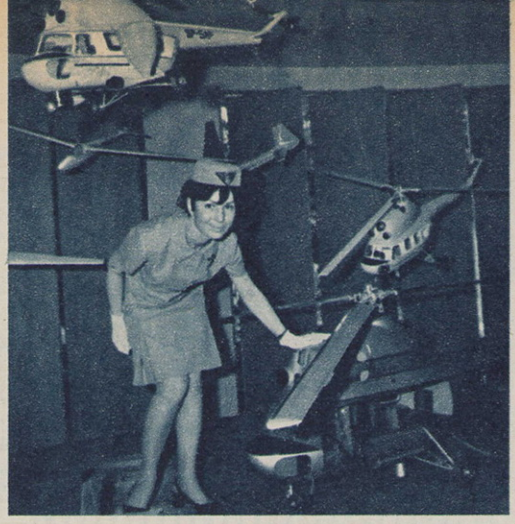
Po uroczystym otwarciu targów szybkie zwiedzanie pawilonów, by wieczorem zdążyć na uroczystą prapremierę musicalu S. Renza, J. Majdrowicza i K. Winklera pt.: „Skrzydlaty kochanek". Operetka Poznańska przygotowała na ten dzień wyjątkowo barwne i melodyjne widowisko, którego bohaterami są ludzie powietrza. Znaczna część akcji toczy się na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie nasi piloci byli mistrzami nie tylko w powietrzu... Finał całej zabawy następuje na warszawskim lotnisku. Przedstawienie, dzięki staraniom S. Stanisławskiej, ma doskonałe tempo i znakomitą choreografię, wiele bardzo pięknych melodii oraz sporo dowcipu. Premierowa publiczność bawiła się zresztą doskonale i przyjęła przedstawienie bardzo gorąco. Na scenę wniesiono tego wieczoru mnóstwo kwiatów. I nagle pojawiają się autentyczne mundury „LOT-u". To delegacja naszego przedsiębiorstwa wręcza bukiet pięknych róż dyrektorowi i kierownikowi artystycznemu operetki — Stanisławowi Renzowi. Dodatkowa owacja na widowni.

A następnego dnia fotoreporter zawiózł cały zespół na lotnisko. Dyrektor Renz czuł się na pokładzie naszego samolotu równie pewnie jak za dyrygenckim pulpitem, a nasi piloci dawno nie widzieli tylu ładnych dziewcząt wokół swojego samolotu. Wyprawa na lotnisko przypadła wszystkim bardzo do gustu. Niektórzy wprawdzie mówili, że teraz scena — zresztą mikroskopijna — będzie dla nich zbyt mała...

Jeśli dziennikarze korzystają z opieki muz (a są w tej sprawie różnice zdań), to należy w tym miejscu odnotować jeszcze konferencję prasową PLL „LOT", którą prowadził dyrektor handlowy mgr Magnus Hedemann.

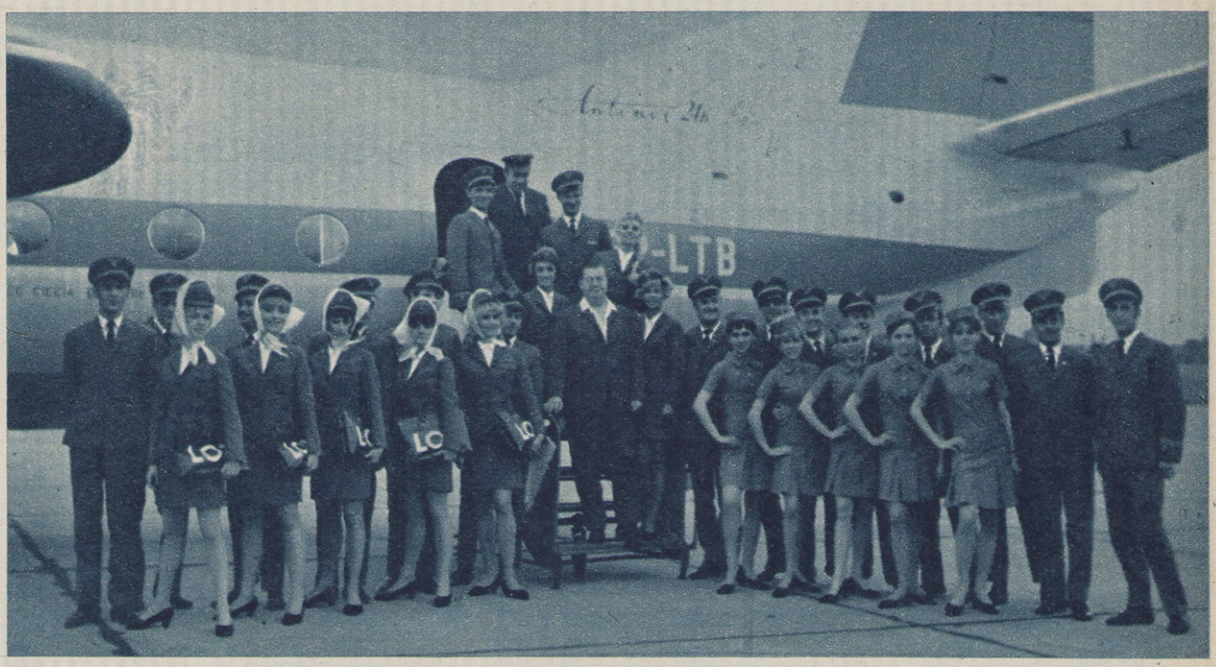
Dziennikarzy krajowych i zagranicznych, mimo straszliwego upału, przybyło sporo (ok. 60). Reprezentowana była prasa centralna, radio i telewizja oraz wielu dziennikarzy poznańskich z red. Połczyńskim na czele. Wiele pytań o regionalne połączenia zagraniczne, o przewozy frachtowe i... czy kupimy IŁ-62. Były również krytyczne głosy pod adresem gospodarza warszawskiego dworca krajowego, który po otwarciu dworca zagranicznego stał się przysłowiowym kopciuszkiem. Uczestnicy konferencji otrzymali bogate materiały źródłowe zarówno z zakresu historii „LOT-u" jak i dnia dzisiejszego. Z dużym zainteresowaniem spotkał się znakomity felieton Boya-Żeleńskiego z 1931 r., a w całości poświęcony „LOT-owi" pod wymownym tytułem „Fruwajcie". Do zobaczenia zatem w Poznaniu. W operetce codziennie, a na targach za rok...

Sezon truskawkowy już się rozpoczął. Świeże truskawki samolotami „Lotu" dostarczane są na stoły smakoszów, przede wszystkim do Skandynawii. Na targach „Hortex" reklamował swoje gospodarstwo m. in. przy pomocy naszych Il-18.



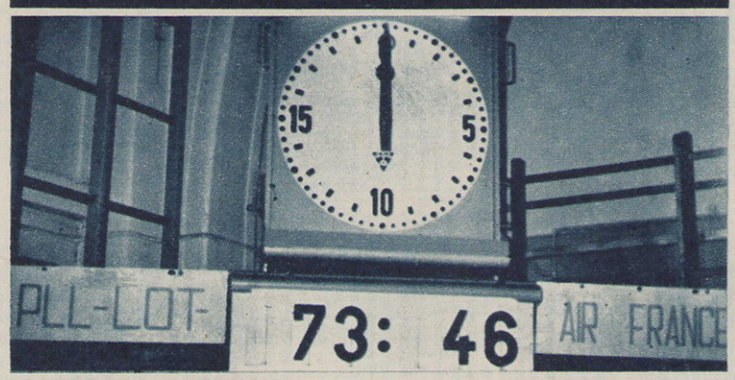
W pawilonie Zakładów Lotniczych zastaliśmy stewardessę „LOT-u" Elżbietę Listwan. Ciągnie, widać, wilka do lasu...

Scena z 1 aktu musicalu „Skrzydlaty kochanek"



Dyrektor Renz na tle zespołu Operetki Poznańskiej

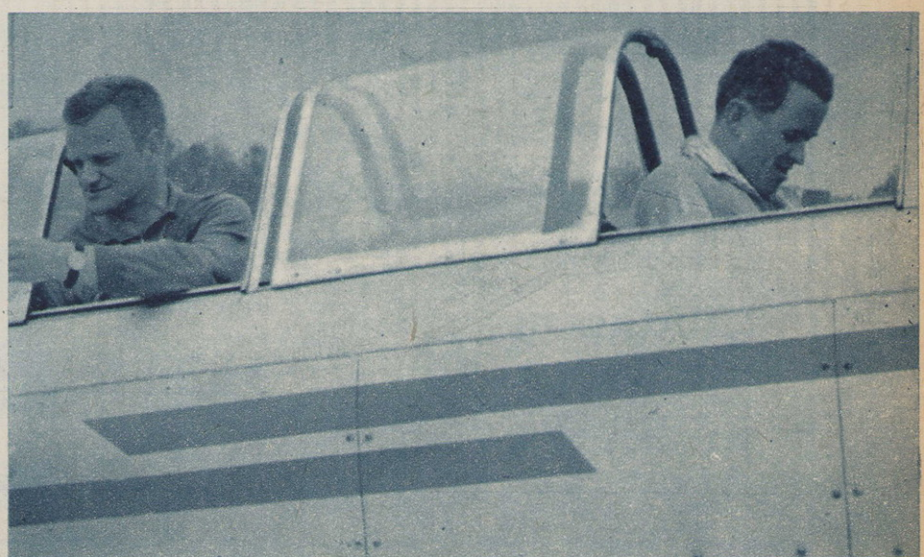
LOTNICY NA BOISKU

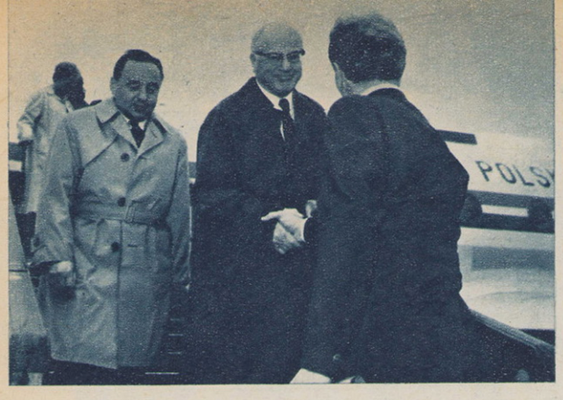


Pod koniec maja doszło w Warszawie do ciekawego pojedynku. Z Paryża przyleciała do naszego kraju 34-osobowa reprezentacja „Air France", by bronić barw swojego przedsiębiorstwa w spotkaniu z ekipą PLL „LOT". Mecze rozegrano w trzech dyscyplinach: siatkówce, koszykówce i piłce nożnej. Wszystkie spotkania zakończyły się sukcesem naszych reprezentantów. I tak siatkówka zakończyła się rezultatem 3:1 (w setach 11:15, 15:11, 15:6, 15:5), koszykówka 73:46 (30:26), a mecz piłkarski po dramatycznym przebiegu zakończył się wynikiem 3:2. Po sportowych emocjach goście wyjechali do Krakowa i Wieliczki, skąd wrócili wyraźnie zadowoleni. Zanosi się na to, że wielu z nich powróci do nas w niedalekiej już przyszłości. A naszych sportowców czeka ciężki egzamin w Paryżu. Ale to dopiero we wrześniu...

RAJDOWY SUKCES

PILOT PLL „LOT" Krzysztof Siciński (na zdjęciu z prawej) w zakończonym niedawno VIII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów zajął wspólnie z red. Tadeuszem Pajdą z popularnego „Expressu Wieczornego" V miejsce (w konkurencjach pilotażowo-nawigacyjnych — trzecie!). To już mały jubileusz — mówi sympatyczny pilot — w rajdzie startowałem bowiem po raz piąty. W Aeroklubie Warszawskim rozpocząłem loty w 1959 r., pracę w „LOCIE" w 1965. W tym samym roku ukończyłem studia na Wydziale Handlu Zagranicznego SGPiS. Jako pilot lotnictwa cywilnego zacząłem latać na Il-14, a następnie na An-24. Co daje start w podobnych rajdach? Bardzo dużo. Przede wszystkim wyrabia znakomicie orientację, gdyż człowiek jest zdany prawie wyłącznie na siebie. Czasami trzeba działać zdecydowanie i bardzo szybko, nie oglądając się na pomoc dziennikarza.

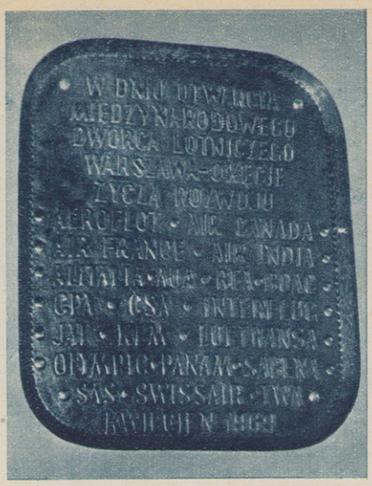




OLIMPIJSKIE OBRADY

W Warszawie odbyła się 68 sesja Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego. Na kilka dni przed otwarciem obrad samolotem PLL LOT z Zurychu przywieziony został sztandar MKOl, na którym widnieją dwie daty: 1891 i 1925.

Na sesję w Warszawie, która miała bardzo uroczysty przebieg, przybyło wielu znanych działaczy z całego świata oraz członkowie najwyższych władz MKOl z jego przewodniczącym Avery Brundage'm na czele (drugi od prawej), którego na lotnisku witał prezes PKOl dr W. Reczek (pierwszy od lewej).



TABLICA

Z okazji otwarcia Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie przedstawicielstwa lotnicze: Aeroflot, Air Canada, Air France, Air India, Alitalia, AUA, BEA, BOAC, CPA, CSA, Interflug, JAT, KLM, Lufthansa, Olimpic, Panam, Sabena, SAS, Swissair, TWA ufundowały specjalną tablicę. Uroczystego jej odsłonięcia dokonał przedstawiciel KLM — C. C. Rebel, zaś podziękował w serdecznych słowach Dyrektor Portu — Medard Konieczny.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Zbigniewa KISZCZAKA, reprezentanta „LOT-u" w Londynie, spotykamy na terenie MDL. Właśnie przyleciał na urlop, który w całości spędza w kraju.

— Zanim porozmawiamy o turystycznych planach, może tradycyjnie zapytamy o dotychczasowy przebieg pracy w „LOCIE"?

— Moja zawodowa kariera w naszym przedsiębiorstwie wiązała się od samego początku ściśle z problematyką prawną. Jako student Wydziału Prawa UW wziąłem bowiem stypendium fundowane „LOT-u" i to zadecydowało. Pracę magisterską pisałem na temat odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, a swój staż wstępny odbyłem we wszystkich komórkach, interesując się szczególnie problematyką IATA i ICAO. Zakończyłem — w pewnym sensie — prawniczą drogę, zdając w lutym 1966 egzamin radcowski. Jako radca prawny prowadziłem kilka interesujących spraw, a zwłaszcza w postępowaniu arbitrażowym. W Londynie wylądowałem w pierwszych dniach grudnia 1967.

— Czy prawnicze wykształcenie pomaga Panu w pracy na tak specyficznym terenie, jakim jest pod każdym względem Wielka Brytania?

— Na pewno nie przeszkadza! Prawnikowi zawsze potrzebne jest duże opanowanie i spokój, który jest niezbędny w pracy na lotnisku zatrudniającym 33 tysiące ludzi, a obsługującym 15 mln pasażerów rocznie.

Warto tu jeszcze dodać, że placówka „LOT-u" (wspólnie z „Orbisem") jest jedynym tego typu oknem wystawowym Polski na terenie W. Brytanii. Nakłada to na wszystkich naszych pracowników — w sumie 5 osób — specjalne obowiązki. Nasz lokal w centrum Londynu cieszy się zresztą znacznym powodzeniem. Codziennie odwiedza nas sporo ludzi, otrzymujemy także mnóstwo listów z prośbami o informacje i materiały o „LOCIE". Wydaliśmy zresztą historię i pocztówki specjalnie dla młodzieży szkolnej. Specjalnym powodzeniem — ale to nie tylko na terenie W. Brytanii — cieszą się plakaty „LOT-u"!

— A jakie grupy pasażerów ekspediował Pan ostatnio do kraju?

— Trudno oczywiście w krótkiej rozmowie przedstawić wszystkich, ale sądzę, że warto wymienić dużą grupę naukowców (50 osób) na Kongres Automatyki w Warszawie. Do innych większych zbiorowisk należy zaliczyć hodowców gołębi pocztowych, którzy udawali się do naszego kraju na zawody, grupę bekoniarzy i górników walijskich.

Jeśli idzie o czartery, to ostatnio ekspediowaliśmy spory transport młodych węgorzy i ok. 17 ton precyzyjnej aparatury elektronowej z Manchesteru. W tym ostatnim przypadku chodziło przede wszystkim o części do komputerów.

— Pomówmy jeszcze o ludziach. Kogo gościliśmy ostatnio na pokładach samolotów „LOT-u", które startowały z londyńskiego portu?

— W pierwszej kolejności chciałbym wymienić Lorda of Exeter, który uczestniczył w obradach Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego. Myślę, że zainteresuje również Czytelników wiadomość, że samoloty „LOT-u" przewożą bezpłatnie z Londynu do Berlina krew dla walczącego Wietnamu. Akcja jaką prowadzi British Peace Committee pod nazwą „Medical Aid for Vietnam" ma oczywiście nie tylko aspekt medyczny. Świadczy ona dowodnie o tym, że tam, gdzie idzie o życie i zdrowie ludzkie, polityczne granice nie zawsze się ostają.

— Mamy nadzieję, że „LOT" nie ograniczy swej działalności wyłącznie do terenu lokalu placówki i portu.

— Oczywiście. Bierzemy często udział w różnego rodzaju wystawach, jak np. w Nottingham, Glasgow czy Manchester (HOLEX). Wykorzystujemy na nich nasze piękne wydawnictwa, a szczególnie kalendarz, który według zgodnej opinii fachowców od reklamy jest osiągnięciem na skalę światową.

— Życzymy, by następne kalendarze były równie udane jak tegoroczny, a przy okazji — słonecznego odpoczynku.

IATA

25 Doroczne Walne Zgromadzenie towarzystw członkowskich IATA odbędzie się w roku bieżącym w Amsterdamie. Termin zgromadzenia ustalono na 20 października. Nowym prezesem IATA (ważność kadencji do 1970) będzie dyrektor naczelny KLM, dr G. van der Wal, towarzystwa, które, podobnie jak IATA obchodzi w tym roku 50-lecie swojej działalności.

★

Ukazał się 36 numer Biuletynu IATA w języku angielskim i francuskim. Wkrótce ukaże się także wersja hiszpańska. Biuletyn zawiera sprawozdanie Dyrektora Generalnego i poszczególnych Komitetów oraz informacje dotyczące wniosków podjętych na 24 Dorocznym Walnym Zgromadzeniu w Monachium.

★

Pomyślne wyniki przewozowe za rok 1968 zostały osiągnięte przez 21 towarzystw członkowskich IATA obsługujących trasę wiodącą przez północny Atlantyk. I tak: przewozy pasażerskie wzrosły o 5,4% a przewozy towarowe o 31%. Przewieziono 5 258 195 pasażerów (w 1967: 4 987 433), a ilość przewiezionego frachtu wyniosła 300 953 tony (w 1967: 229 804). Przewozy poczty wzrosły do 41 203 ton (w 1967: 35 631). Ogólna ilość rejsowych lotów przez północny Atlantyk wyniosła w roku ubiegłym 78 116, co oznacza wzrost w stosunku do roku 1967 o 12,2%.

★

Dziesiąta międzynarodowa konferencja Public Relations IATA odbędzie się w Tokio w lutym przyszłego roku. Powołany został specjalny komitet organizacyjny, składający się z przedstawicieli następujących towarzystw członkowskich: JAL (gospodarz konferencji) BEA i Pan Am.

★

Ilość towarzystw członkowskich IATA wynosi obecnie 105, w tym 90 członków czynnych (obsługujących sieć zagraniczną) i 15 stowarzyszonych (obsługujących tylko sieć krajową), reprezentujących ogółem 83 państwa.

CO ZOBACZYĆ W POLSCE?

POLSKIE Radio ogłosiło ciekawy konkurs turystyczny dla swych zagranicznych słuchaczy. Wzięło w nim udział 6 417 osób niemal ze wszystkich krajów Europy, z wyraźną przewagą krajów skandynawskich i Francji.

Uczestnicy odpowiadali na pytanie: **Jaką miejscowość w Polsce chciałbyś poznać i dlaczego?** Wypowiedzi świadczyły nie tylko o głębokim zainteresowaniu Polską, ale i dobrej znajomości naszej historii i kultury. Tekst odpowiedzi nie mógł przekraczać 100 słów!

Główną nagrodę — 10-dniowy pobyt w Polsce — wylosowało 6 osób. Oczekując spotkania z nimi na pokładach naszych samolotów, wybraliśmy wypowiedź laureata z Danii — Orla Bakhange z Kopenhagi:

Do zobaczenia Polsko!

Nasze kraje mają szerokie kontakty handlowe, natomiast kontakty pomiędzy ludnością tych krajów należałoby rozwijać i wzmacniać. I tu należy przyznać, że znajomość Polski przez Duńczyków mogłaby być lepsza, dlatego też zacieśnienie stosunków między naszymi krajami jest bardzo pożądane. Dla mnie odwiedziny Polski łączą się z pragnieniem zobaczenia Krakowa i jego okolic z tysiącletnią kopalnią soli w Wieliczce i nowoczesnym ośrodkiem przemysłowym w Nowej Hucie. Kraków stanowi dla mnie ośrodek polskiej historii, jest miastem nauki i sztuki, z Uniwersytetem Jagiellońskim, Wawelem i kościołem Mariackim.

Zdjęcia w numerze: M. Kobrzyński, G. Kurzajczyk.

SKRZYDLATA POLSKA

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 27 (939) z dnia 6 lipca 1969 r. „Skrzydlatej Polski".